



Rectificatifs sur les mémoires et transcriptions

Audiences du BAPE des 16 et 17 avril 2007

Mai 2007

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|----|
| DM2 – Gérard St-Pierre | 2 |
| DM3 – Roger Petit..... | 3 |
| DM5 – Fabricants de produits chimiques du Canada Louis Rail et Jules Lauzon | 4 |
| DM25 – SGS X-Per-X Gérard Landry | 5 |
| DM27 – Société de développement économique Rivières-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est (SODEC) Jean-Gauthier | 5 |
| DM32 – Club de Golf St-Simon..... | 6 |
| DM34 – Pierre Emmanuel Paradis..... | 7 |
| DM37 – Esther Bolduc | 7 |
| DM51 – Conseil Régional de l’Environnement Richard Marois | 9 |
| DM55 – COVABAR Hubert Chamberland..... | 12 |
| DM56 – Fédération de l’UPA Saint-Hyacinthe Yvon Michon, Daniel Grégoire, Simon Trépanier et France Beaudry | 12 |
| DM59 – Pierre-Luc Charron | 20 |
| DM60 – Paul Lamoureux, biologiste | 20 |
| DM64 – MRC des Maskoutains, MRC de la Vallée du Richelieu, MRC Lajemmerais Gilles Plante, Suzanne Roy, Francine Morin | 21 |
| DM65 – Claude Charron | 34 |
| DM68 – Groupe Lussier | 36 |
| DM71 – Dominique Pelletier | 36 |
| DM72 – Denis Durand, économiste | 37 |

Rectificatifs sur les mémoires et transcriptions Audiences des 16 et 17 avril 2007

DM2 – Gérard St-Pierre

Mémoire

À la page 1, 4^{ième} paragraphe, il est inscrit : «...nous avons un climat très rigoureux au Québec ...»

Rectificatif

Les pipelines ne sont pas affectés par le gel. Aucun incident causé par le gel n'est survenu au Québec sur des pipelines. De plus, l'étude de l'ONÉ n'indique aucunement que les incidents survenant après 12 ans suivant leur installation sont dus au mouvement du sol.

Transcriptions

Page 17 du document DT11, ligne 704 : «...où je reste c'est que le pipeline va passer dans l'espace de 3 000 pieds...»

Rectificatif

Monsieur St-Pierre parle des types de sol rencontrés sur une distance de ±900 m (3 000 pieds). Nous souhaitons préciser que le pipeline traverserait la propriété de monsieur St-Pierre et de mesdames St-Pierre sur 230 mètres (750 pieds) de longueur.

Page 18, ligne 741 : «...environ 300 pieds....»

Rectificatif

Monsieur Saint-Pierre a indiqué que ses puits sont à environ 300 à 400 pieds de l'emprise. Or, les bâtiments les plus près de l'emprise sont situés à plus de 300 mètres de l'emprise et la surface du terrain entre l'emprise et la résidence est boisée.

Page 20, ligne 827 : «...c'est nous qui allons rester avec le fameux pipeline...»

Rectificatif

En cas d'abandon, Ultramar s'est engagé à prendre les mesures nécessaires pour que le pipeline soit retiré ou abandonné de manière sécuritaire pour l'environnement, selon la décision du MDDEP ou toute autre entité compétente désignée par le gouvernement du Québec.

DM3 –Roger Petit

Mémoire

Section Famille : *Affirmation à l'effet que le tracé est non défini.*

Rectificatif

Le tracé proposé sur la propriété de monsieur Petit est bien défini mais doit être autorisé par les organismes réglementaires.

Section responsabilités : *Risques liés à la circulation machinerie agricole.*

Rectificatif

Le document « Gestion de l'emprise » de l'entente cadre UPA/Ultramar confirme que la circulation de la machinerie agricole peut se poursuivre sans problème.

Section responsabilités en cas de bris

Rectificatif

Ultramar est responsable en tout temps sauf s'il y a faute intentionnelle du propriétaire

Section assurabilité

Rectificatif

Les propriétaires n'ont pas à s'assurer pour des événements qui surviendraient sur le pipeline. Ultramar est responsable de tout incident survenant sur son pipeline.

Ultramar sera responsable de tout incident survenant à cause du pipeline. Le document du BAC (DA28) soumis lors des audiences confirme que les propriétaires n'auront pas une responsabilité accrue à cause de la présence du pipeline. La lettre à laquelle on fait référence date du 21 novembre 2006 alors que le bulletin du Bureau d'Assurance du Canada clarifiant la situation a été publié le 26 février 2007.

Section zone réglementée : *contamination par transport du Nématode*

Rectificatif

Le risque de contamination n'est pas présent car aucune circulation d'équipement ne sera possible entre la zone réglementée et le terrain de M. Petit car entre les deux, la traversée du Grand Ruisseau sera faite par forage directionnel et donc, aucune circulation n'est prévue.

Section boisé et érablières : *localisation près d'une masse d'habitations*

Rectificatif

Le tracé privilégié se situe dans un secteur éloigné des zones d'habitations importantes. On y retrouve plutôt un milieu bâti isolé.

Contenant plusieurs espèces d'arbres et de plantes rares et protégées

Rectificatif

Suite à la consultation des annexes du mémoire du CREM qui localisent les espèces à statut particulier, il est possible de constater qu'aucune de ces espèces ne se retrouvent dans la zone projetée des travaux de construction du pipeline. De plus, Ultramar aimerait de nouveau préciser qu'une seule espèce (8 plants) à statut particulier a été inventoriée dans la zone projetée des travaux et qu'il est prévu que ces plants soient transplantés selon un protocole qui sera élaboré avec les représentants du MDDEP.

Érables de plus de 15 pieds de circonférence

Rectificatif

Selon l'inventaire forestier effectué dans le secteur prévu pour le pipeline, les plus gros spécimens d'arbres rencontrés ont une circonférence de 5 à 6 pieds.

Transcription

Page 25, ligne 1042 : « *Il y a plus de deux kilomètres et demi de boisé.* »

Nous souhaitons préciser que le tracé privilégié traverse le boisé de Verchères sur une longueur totale de 2,1 km et que la réalisation d'un forage directionnel tel que prévu actuellement pour effectuer la traverse du « Grand Ruisseau » permet de réduire à 1,25 km la longueur prévue de déboisement.

**DM5 – Fabricants de produits chimiques du Canada
Louis Rail et Jules Lauzon**

Transcription

Page 14 du document DT12, ligne 600 : « *C'est déjà surchargé et ça devient problématique de transporter nos matières quand les voies sont occupées à transporter du pétrole ou des produits pétroliers.* »

Rectificatif

Le fait de libérer de l'espace sur les voies ferrées ne signifie pas nécessairement que plus de wagons de produits chimiques seront expédiés. Le nombre de wagons de produits chimiques qui circulent actuellement est suffisant pour les besoins de l'industrie. Le principal avantage pour l'industrie chimique de la réduction du nombre de trains-blocs est la possibilité de répartir sur plus de trains « non-dédiés » les wagons de produits chimiques et donc d'avoir plus de flexibilité au niveau logistique.

DM25 – SGS X-Per-X Gérard Landry

Transcription

Page 10 du document DT12, ligne 440 « *...tous les films industriels, que ce soit Kodak, Alpha ou Fuji qui sont les mêmes compagnies que les compagnies de photos, doivent passer le test d'archives....*»

Rectificatif

Monsieur Landry a mentionné que les films des radiographies étaient conservés pour la durée de vie du pipeline. La durée de conservation des documents prévue par la norme CSA Z662-03 est de 2 ans minimum pour les films et pour la durée de vie de l'équipement pour les rapports d'interprétation des radiographies.

DM 27 – Société de développement économique Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est (SODEC) Jean Gauthier

Transcription

Page 35 du document DT12, ligne 1505 et 1527 :«*...l'installation d'un pipeline, ça permettrait d'envoyer les produits raffinés et on pourrait les envoyer facilement en Ontario.... parce que c'est là que se fera l'acheminement du pétrole vers l'Ontario...*»

Rectificatif

Les commentaires de monsieur Gauthier laissent croire que le pipeline d'Ultramar se poursuit jusqu'en Ontario, ce qui n'est pas le cas. Jusqu'à 25,000 barils par jour de la production de la raffinerie Jean-Gaulin amenée à Montréal sont redirigés vers l'Ontario par le Pipeline TransNord qui n'est pas, et ne sera pas, relié au pipeline d'Ultramar.

Page 36, ligne 1548 : «...les trains-blocs passeraient de 68 à 85 par semaine...»

Rectificatif

Le nombre de trains blocs ne passeraient pas de 68 à 85 par semaine. Ils passeraient de 8 à 16 trains par semaine alors que la longueur passerait de 68 à 85 wagons.

DM32 – Club de Golf St-Simon

Mémoire

Page 1, 2^{ième} paragraphe

Rectificatif

Le club de golf de Saint-Simon n'est pas localisé le long du tracé privilégié.

Page 2, 2^{ième} paragraphe, élément des demandes du Club

Advenant l'installation du pipeline sur le terrain du Club, aucun arbre ne pourra être replacé sur la servitude permanente.

Transcription

Page 22 du document DT12, ligne 965 «...On se comprend que si à cause des tuyaux on ne peut pas mettre des arbres à racines profondes ou quoi que ce soit.....»

Rectificatif

La problématique du reboisement n'est pas liée à la présence de racines profondes mais bien à la nécessité de maintenir l'emprise dégagée pour la réalisation des activités d'exploitation et permettre un accès à la machinerie si des travaux d'entretien sont requis sur la conduite.

DM34 – Pierre Emmanuel Paradis

Transcription

Page 70 du document DT11, ligne 2909 : *«pour la simple raison que le terrain va perdre une partie de sa valeur.»*

Rectificatif

Aucune étude n'a démontré une perte de valeur des propriétés après le passage d'un pipeline.

DM37 – Esther Bolduc

Mémoire

Page 2, 3^{ème} paragraphe : *«...Ultramar, avec sa filiale Pipeline Saint-Laurent....»*

Rectificatif

Pipeline Saint-Laurent n'est pas une filiale d'Ultramar. C'est uniquement le nom du projet proposé par Ultramar.

Page 3, 2^{ème} paragraphe : *«...la compagnie se garderait une servitude de 18 mètres donc la possibilité de couper ultérieurement 6 mètres supplémentaires sans que les propriétaires ne puissent rien n'y faire. »*

Rectificatif

Ultramar s'engage à limiter le déboisement à 12 m dans le boisé de Verchères. La seule raison qui justifierait la coupe du 6 m supplémentaire serait si, durant l'exploitation, des travaux majeurs devaient être réalisés et que l'espace nécessaire n'est pas suffisante pour exécuter ces travaux.

Page 4, 1^{er} paragraphe : *«Ils n'ont pas réellement exploré la possibilité d'utiliser le pipeline d'Esso ils ont chercher à démontrer les contraintes de ce tracé.»*

Rectificatif

Une grande longueur du corridor « ESSO » est incluse dans l'analyse des variantes. Les secteurs qui n'ont pas été étudiés sont principalement les secteurs où la conduite est en zone urbanisée et où l'emprise « ESSO » est localisée dans l'emprise du MTQ.

Page 4, 2^{ème} paragraphe : *«La pétrolière n'a pas tenté de s'entendre avec Hydro-Québec pour partager la servitude même si le boisé est partagé»*

Rectificatif

Les contraintes de sécurité et les normes d'Hydro-Québec font qu'il n'est pas souhaitable d'installer le pipeline dans l'emprise d'Hydro-Québec.

Page 4, 3^{ème} paragraphe : *«Cependant ils n'ont pas envisagé de passer ailleurs»*

Rectificatif

Ultramar a analysé la variante « N » représentant un contournement du boisé de Verchères. Cette solution n'a pas été retenue car elle ne représentait pas le tracé de moindre impact.

Page 4, 4^{ème} paragraphe : *«...le changement de côté par rapport à la ligne d'Hydro-Québec représentait sûrement une économie de temps et d'argent pour l'entreprise.»*

Rectificatif

Le côté sud a été retenu pour l'étude du corridor privilégié. Par contre, au niveau du tracé détaillé, on a constaté qu'il est préférable d'aller au nord pour plusieurs raisons :

- Les inventaires forestiers indiquent que la qualité du boisé du côté sud est supérieure à celle du côté nord;
- La traversée du sud au nord au début du boisé permet de réduire l'impact visuel puisque cela permet d'éviter le déboisement sur une longueur d'environ 125 m à l'entrée du boisé;
- La localisation au nord permet effectivement d'éviter des fossés importants localisés au sud. Des aires de travail supplémentaires plus importantes auraient été nécessaires pour la réalisation des travaux, ce qui aurait nécessité plus de déboisement.

Page 4, 6^{ème} paragraphe : *«Ce dernier disait qu'il n'y avait pas de risque de bris de la conduite, ce qui fut finalement rectifié comme un risque minime. »*

Rectificatif

Ultramar n'a jamais affirmé qu'il n'y ait aucun risque. L'accessibilité en cas de problème est un des éléments à considérer. Par contre, un accès plus grand implique une densité de population plus importante et n'est pas nécessairement une solution à privilégier.

Page 7, 2^{ème} paragraphe : *«...l'agriculteur ne devrait pas à faire un détour dans son champ pour passer par-dessus la conduite et ce avec toutes sa machinerie agricole...»*

Rectificatif

L'expérience montre que les activités agricoles normales peuvent se poursuivre sans difficultés pour les propriétaires et que la circulation au dessus de la conduite n'est pas entravée par activités.

Page 7, 3^{ième} paragraphe : «.les propriétaires ne devraient pas être rendu responsables si une tierce personne cause des bris à la conduite chez eux.»

Rectificatif

En aucun temps le propriétaire ne sera responsable d'un bris sur le pipeline causé par une tierce partie. Le seul cas où un propriétaire serait tenu responsable est s'il a lui-même causé le bris ou ordonné que soit causé le bris de manière intentionnelle.

DM51 – Conseil Régional de l'Environnement Richard Marois

Mémoire

Page 11: «Nous croyons que nos élus doivent toujours garder ce pouvoir en entier et ne pas le remettre en partie ou en entier à quelque tierce personne que ce soit. Ce pouvoir donné à un autre citoyen doit être remis en question selon nous.»

Rectificatif

Le pouvoir d'expropriation attribué à Ultramar est sujet à l'obtention et au respect de toutes les autorisations gouvernementales requises. Il s'agit d'un pouvoir similaire à celui conféré à Hydro-Québec, Gaz Métropolitain et à d'autres compagnies privées par la Loi sur l'Office National de Énergie. Ce pouvoir est indispensable pour la réalisation de projets linéaires d'envergure.

Page 25: «La possibilité de se servir des installations Esso ne semble jamais avoir été examinée avec sérieux.»

Rectificatif

Dès le début du projet, l'emprise d'Esso a été présentée à l'ensemble des intervenants consultés. De plus, l'étude d'impact présente cette option comme une variante de tracé qui a fait l'objet de comparaisons avec plusieurs autres variantes selon la méthodologie décrite au chapitre 5 du Volume 1. Les résultats de cette comparaison ont permis d'identifier le tracé privilégié. Par ailleurs, le Volume 2 illustre les diverses variantes comparées dont celle de l'emprise d'Esso. Enfin, lors de la première partie des audiences du BAPE, une présentation spécifique associée à l'emprise d'Esso a été faite à la Commission (voir DA22).

L'annexe concernant « Gazoduc Granby » n'est pas incluse au mémoire. Toutefois, le projet de Gazoduc TQM qui a été construit en 1998-1999 entre Lachenaie et East Hereford (ce gazoduc se situe également sur les territoires des municipalités de Sainte-Julie et de Saint-Mathieu-de-Beloeil et sur les territoires de quelque 40 municipalités), soit sur une distance de 217 kilomètres, n'utilise aucunement des servitudes existantes. En fait, cette emprise de 23 mètres de largeur est contiguë à des lignes à haute tension d'Hydro-Québec, et ce, autant en milieu boisé que cultivé, à des emprises existantes de pipelines (pétrole brut et gaz naturel) et autres infrastructures. Par ailleurs, la culture se poursuit sur cette emprise comme

auparavant et des plantations d'arbres de Noël sont présentes sur cette emprise de même que des pommiers nains.

Pour Montréal-Est, il est important de spécifier que cette situation se retrouve sur une courte distance (un peu plus que 1 kilomètre) en bordure d'une ligne de 315 kV et non de 735 kV et que la largeur de l'emprise permettait l'implantation du pipeline tout en conservant une distance sécuritaire en fonction des normes établies.

La rive nord de fleuve Saint-Laurent a été traitée dans l'étude d'impact de même que l'autoroute 20. Une présentation a d'ailleurs été faite au sujet de cette dernière (voir DA41) lors de la première partie des audiences.

«Pour quelles raisons Ultramar et le MTQ n'ont pas de sérieuses discussions afin d'éviter les propriétés de citoyens ?»

Rectificatif

Plusieurs rencontres et échanges de lettres ont été effectués pour discuter de cette question. Ultramar respecte les normes imposées par le MTQ.

Page 25 : *«Pourquoi Ultramar ne négocie pas avec la coalition ?»*

Page 42 : *«Nous pensons que le promoteur n'a pas tout fait son possible afin de permettre une bonne concertation avec le milieu.»*

Rectificatif

Ultramar a souvent manifesté le désir de travailler avec les gens du milieu, incluant la coalition. Se référer au sommaire des principales communications présenté à la section DA 25.1 sur le site internet du BAPE. On y explique que les représentants du comité ont indiqué vouloir travailler avec Ultramar au cours de la rencontre du 17 mars 2006, celle du 6 septembre 2006 et celle du 23 octobre 2006. Malgré les demandes répétées d'Ultramar dans les semaines qui ont suivi ces rencontres, aucune suite n'a été donnée par les représentants de la coalition pour des séances de travail avec le comité technique.

Transcription

Page 6 du document DT11, ligne 246 : *«...afin de respecter le principe « perte zéro » des espaces boisés de ce secteur. Ce qui n'a pas été fait...Le promoteur se devait d'en faire une priorité...»*

Rectificatif

L'objectif de l'étude d'impact est d'arriver au tracé de moindre impact. Pour arriver à une perte zéro sur les boisés, il faudra accepter des impacts plus importants pour les secteurs densément peuplés et les secteurs agricoles. En réduisant le déboisement prévu par 80% dans le boisé de Verchères suite aux consultations, Ultramar a démontré qu'elle en faisait une priorité.

Page 9, ligne 379 : *«...les gens de la coalition veulent parler, veulent échanger, il s'agit que l'autre côté veule aussi.»*

Rectificatif

Ultramar considère que les rencontres avec les membres de la coalition ont en effet permis de recueillir les préoccupations et commentaires des représentants du milieu. Cependant, le nombre de personnes impliquées ne permettait pas d'étudier sur place les aspects techniques du projet. C'est pourquoi Ultramar a exprimé au cours de toutes les rencontres tenues avec ces derniers depuis plus de 12 mois, son désir de participer aux travaux du comité technique inter-régional formé en 2006 afin de trouver un compromis acceptable pour toutes les parties. Selon Ultramar, c'est la seule et unique façon de procéder pour arriver à une entente.

Par ailleurs, il faut préciser qu'en aucun temps la coalition n'a présenté à Ultramar (avant les audiences du BAPE) un tracé alternatif autre que le corridor ESSO.

Page 11, ligne 436 : « ...il est clair que le tracé, ce qu'on appelle le couloir Esso, c'est évident qu'on l'a choisi en se disant que ça toucherait le moins possible des gens. »

Rectificatif

Ultramar désire préciser que le tracé proposé par les MRC se situe plus près de secteurs bâtis que celui privilégié par le promoteur du projet. En effet, entre Sainte-Hélène-de-Bagot (point 6.1 de la figure 30-3, annexe 2 du mémoire des MRC) et Sainte-Julie (point 10 de la figure 34, annexe 2 du mémoire des MRC) dans une zone englobée par un rayon de 285 mètres (rayon d'impact d'une radiation de 5kW/m²), il y a environ 260 résidences, 45 industries et quelques 20 commerces. Il faut également ajouter deux terrains de golf, un ciné-parc, un motel et une usine de traitement des eaux usées de Saint-Mathieu-de-Beloeil. Pour le tracé privilégié par Ultramar, dans une zone comparable, il y a environ 180 résidences et aucun commerce ou industrie. Également, il faut préciser que plus de 45 % des résidences répertoriées dans un rayon de 285 mètres le long du tracé privilégié par Ultramar se situe de part et d'autre de la rivière Richelieu qui sera traversée par forage directionnel à grande profondeur. Enfin, il est très probable que l'ajout de résidences et de commerces au cours des prochaines années se fera à proximité de l'autoroute 20 plutôt que dans le secteur des lignes d'Hydro-Québec.

Page 13, ligne 538 : « ...j'avais demandé au promoteur combien de plantes à statut particulier qu'il avait trouvées? Il nous avait répondu : une. Nous, en faisant nos propres inventaires, on en a trouvé six dans le même secteur. »

Rectificatif

Suite à la consultation des annexes du mémoire du CREM qui localisent les espèces à statut particulier répertoriées par ce dernier, il est possible de constater qu'aucune de ces espèces ne se retrouve dans la zone projetée des travaux de construction du pipeline. De plus, Ultramar aimerait de nouveau préciser qu'une seule espèce (8 plants) à statut particulier a été inventoriée dans la zone projetée des travaux et qu'il est prévu que ces plants soient transplantés selon un protocole qui sera élaboré avec les représentants du MDDEP.

DM55 – COVABAR Hubert Chamberland

Transcription

Page 63 du document DT11, ligne 2624: *«Cependant, j'aimerais vous rappeler que dans cette démarche-là, nous nous sommes permis, nous l'avons souligné à la page 5, d'inviter l'organisme Ultramar à une de nos séances de concertation, le 14 octobre 2006. Nous nous sommes permis de le faire parce que nous n'avions pas été approchés.»*

Rectificatif

Ultramar a communiqué formellement avec le COVABAR en février 2006 pour organiser une rencontre afin de présenter son projet et d'obtenir les commentaires de l'organisme.

Page 63 lignes 2617 et 2618 : *«Nos préoccupations concernant l'oléoduc, que les gens appellent un pipeline, sont les impacts que peut causer cette entreprise de mise en œuvre d'un oléoduc sur la ressource d'eau.»*

Rectificatif

Le bilan des impacts environnementaux présenté au tableau 7.2 du Volume 7 indique que pour l'ensemble des composantes étudiées l'importance de l'impact résiduel varie de moyenne à très faible. En conséquence, Ultramar précise que les impacts sur la ressource eau ne peuvent être qualifiés de majeurs.

Page 67 lignes 2793 et 2794 : *«...une surface de boisé mature de plusieurs centaines d'années qui est détruite....»*

Rectificatif

Selon les inventaires réalisés au terrain sur le tracé privilégié par Ultramar, il n'existe pas de boisé mature de plusieurs centaines d'années. Les tableaux présentés au document DA17 résume les pertes qui seraient encourues en milieu boisé par MRC et selon différentes classes d'âge.

DM56 - Fédération de l'UPA Saint-Hyacinthe Yvon Michon, Daniel Grégoire, Simon Trépanier et France Beaudry

Mémoire

Page 5, 2^{ème} paragraphe on mentionne 30 vannes de sectionnement

Rectificatif

Suite aux modifications apportées à Montréal-Est, le nombre de vannes de sectionnement prévues est de 27 et le nombre de gares de raclage est de 4.

Page 5, 2^{ième} paragraphe, « *Deux poste des de pompage devraient s'ajouter dans le futur et sont inclus dans la présente étude, donc un dans la région de Saint-Hyacinthe...*»

Rectificatif

Il n'y a pas de poste de pompage futur prévu dans la région de Saint-Hyacinthe. Ils se situent plutôt à Notre-Dame-de-Lourdes et Varennes.

Pages 5 et 6, dernier paragraphe : il est inscrit que le projet sera sur 50 km de long dans la région.

Rectificatif

La distance parcourue sur le territoire de la fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe est plutôt de 48,5 km (voir Volume 4, feuillets 98 à 125 de 138) correspondant à une surface d'environ 87 ha et non 100 ha.

Page 6, section 2.2, premier paragraphe : « *...La perte permanente de 187 ha en milieu boisé, dont 10 ha sur le territoire...*»

Rectificatif

La perte permanente de milieu boisé sur le territoire de la fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe (MRC Les Maskoutains et La Vallée-du-Richelieu) est de 7,8 ha (voir DA17) et non pas plus de 10 ha.

Page 7, section 3, premier paragraphe : « *...mentionnons que les pipelines TQM et PNGTS, qui ont été réalisés....*»

Rectificatif

Contrairement à ce qui est indiqué « les pipelines TQM et PNGTS » ne représentent pas deux projets différents. En fait, il s'agit d'un projet réalisé en 1998 et 1999 par Gazoduc TQM visant à raccorder le réseau de PNGTS. Ce gazoduc de 217 km traverse quelque 40 municipalités où la servitude est notamment adjacente à des lignes à haute tension d'Hydro-Québec, et ce, autant en milieu boisé qu'agricole et où des systèmes de drainage souterrain ont été touchés pendant la construction, puis réparés selon les mêmes méthodes proposées pour le projet d'Ultramar. Les terres agricoles font toujours l'objet de culture.

Page 8, avant dernier paragraphe : « *...tout le long des négociations, la principale balise utilisée fut l'Entente sur le passage des lignes de transports en milieux agricoles et forestiers....*»

Rectification

Lors des rencontres avec le comité technique, il faut préciser que plusieurs documents existants utilisés par un bon nombre de compagnies de pipelines au Québec (mode de compensation, cahier des mesures générales d'atténuation, documents juridiques) ont également été utilisés dans le cadre de l'élaboration de l'entente finale avec l'UPA.

Page 9, « *Depuis mars 2005, les membres du comité technique de la FUPASH ont rencontré la pétrolière Ultramar à plus de 10 reprises....* »

Rectificatif

Les rencontres de travail avec le comité technique pour discuter du tracé se sont limités à deux rencontres :

- 24 octobre 2005
- 18 novembre 2005

Il faut préciser que la FUPASH n'a jamais présenté de tracé alternatif autre que le tracé ESSO intégral. (voir document DA 25 et la lettre du 25 novembre 2005 à l'annexe 6 du mémoire de la FUPASH). Les autres rencontres concernaient principalement la présentation du projet à la FUPASH, les discussions sur le mode de compensation et l'organisation des rencontres avec les propriétaires.

Page 10, Section 3.3, 3^{ème} paragraphe : « *Lors des premières rencontres, les responsables du dossier Ultramar des Fédérations régionales de l'UPA n'étaient pas autorisés à y assister* ».

Rectificatif

Ultramar invitait les propriétaires concernés par le tracé privilégié et n'avait pas inclus les représentants de l'UPA dans la liste. Dès que les représentants de l'UPA ont indiqués leur intérêt à participer, Ultramar a accepté sans difficultés.

Page 10, 5^{ème} paragraphe : « *Aucune variante n'était alors présentée aux propriétaires* »

Rectificatif

Lors des rencontres avec les propriétaires, le processus menant à la sélection d'un tracé privilégié a été expliqué. Ainsi la zone à l'étude de même que les corridors à l'étude ont été présentés lors de ces rencontres. Il faut souligner que l'objectif principal visait à obtenir dans les mois à venir, l'autorisation des propriétaires pour réaliser les inventaires à caractère environnemental. Suite à ces inventaires, des modifications ont été apportées au tracé privilégié, au besoin.

Par ailleurs, dès la première rencontre avec la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe, le 9 mars 2005, des plans ont été expliqués et transmis à l'UPA avec la localisation de variantes au tracé, dont l'emprise ESSO.

Page 11, 2^{ème} paragraphe: « *la FUPASH a demandé à maintes reprises à la pétrolière la liste des producteurs qui sont touchés par le projet de pipeline....la pétrolière n'a malheureusement pas voulu partager sa liste à ce moment-là.* »

Rectificatif

En vertu des obligations qui lui sont imposés aux termes de la Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé, Ultramar a indiqué qu'il n'était pas possible de divulguer cette liste.

Page 11, dernier paragraphe : « *Malgré la démonstration des inconvénients vécus en zone verte par le passage du pipeline et les possibles alternatives proposées par la Fédération, aucun tracé n'a été retenu....* »

Rectificatif

La FUPASH n'a jamais proposé d'alternatives autres que le tracé ESSO intégral. C'est d'ailleurs encore ce tracé qui est présenté à l'annexe 10 de leur mémoire.

Il est important de préciser qu'Ultramar a indiqué aux représentants de l'UPA à plusieurs reprises que l'implantation d'un pipeline de transport de produits pétroliers n'était pas acceptable en plein noyaux urbains et surtout pas à l'intérieur d'une emprise de 60 cm de largeur située à l'intérieur des limites de l'autoroute 20 où par endroits un pipeline de gaz naturel est également présent à quelques pieds. Pourtant, dans sa lettre du 25 novembre 2005 (annexe 8 du mémoire) la FUPASH maintient sa position même aux endroits jugés inacceptables par Ultramar. En fait, comme solution dans ces secteurs problématiques, la FUPASH demande à Ultramar (dernier paragraphe de la lettre du 25 novembre 2005) de considérer sérieusement la juxtaposition de l'emprise Ultramar à celle de l'autoroute 20. Après vérification auprès d'un représentant de la FUPASH, cette juxtaposition signifiait la superposition de l'emprise projetée par Ultramar à celle de l'autoroute 20. Cette proposition était inacceptable pour le ministère des Transports du Québec (MTQ) qui n'autorise pas ce type d'infrastructure dans les limites d'emprise d'autoroute. Également, cette solution n'était pas acceptable pour Ultramar.

Page 12, 1^{er} paragraphe « *... les négociations directes avec Ultramar en ce qui a trait au tracé se sont donc closes avec absence de concertation....* »

Rectificatif

Ultramar a tenté une concertation mais la lettre en provenance de la FUPASH datée du 25 novembre 2005 (annexe 8) a annulé toute possibilité d'entente puisque les solutions de contournement impliquaient l'utilisation de l'emprise de l'autoroute 20, solution non autorisée par le MTQ.

Page 13, section 4, premier paragraphe : « *C'est en septembre 2006 que la Fédération régionale de l'UPA de Saint-Hyacinthe a pris connaissance de l'étude d'impact...* »

Rectificatif

Ultramar a rendu publique son étude d'impact sur l'environnement, notamment par le biais de son site Internet le 16 octobre 2006, soit environ cinq semaines avant le début du processus du BAPE qui a été initié le 21 novembre 2006.

Page 13, section 4.1 : Détermination des variantes à étudier

Rectificatif

Il est important de préciser que les options possibles ont été analysées en vue de sélectionner un corridor d'implantation dont les limites sont établies pour intégrer le plus grand nombre de variantes réalisables qui font l'objet d'une analyse détaillée.

L'étape des options vise à valider les limites du corridor d'implantation et ne demande pas une analyse détaillée. Il est tout à fait courant dans le cadre de projets semblables de procéder de cette façon. En fait, il devient tout à fait inutile de garder des options pour l'étape suivante, soit l'analyse de variantes, sachant d'emblée que celles-ci sont inacceptables. À titre d'exemple, retenir une option en plein centre du terre-plein d'une autoroute à des fins de comparaison de variantes n'est aucunement acceptable, cette dernière n'étant pas réaliste. Le même principe a été appliqué en ce qui a trait à l'emprise d'Esso (option 11 et non pas 12). En conséquence, seules les parties de l'emprise d'Esso où il est réaliste d'implanter une nouvelle conduite ont été retenues pour l'analyse des variantes.

Page 13, 5^{ième} paragraphe : « *Parce que l'emprise ESSO a été rejetée en partie, elle n'est donc pas considérée comme une variante en tant que telle et les critères de pondération n'ont donc pas été appliqués à l'ensemble de son tracé.* »

Rectificatif

Ultramar ne pouvait considérer l'emprise ESSO dans son entier car cette option contrevient aux normes du MTQ.

Page 14, 5^{ième} paragraphe on note que malgré la notoriété d'UDA, sous traitant responsable de l'étude d'impact, Ultramar est à sa première expérience de construction de pipeline.

Rectificatif

Il est clair que l'expérience des firmes et conseillers ayant participé à l'élaboration de l'étude d'impact environnementale est très vaste, particulièrement au Québec. Ultramar fait aussi partie de Valero Energy Corporation, qui possède une expérience considérable dans ce domaine.

Page 14, dernier paragraphe: « *Par contre, à aucun endroit on évoque le fait que le tracé privilégié coupe les terres agricoles en diagonal. Pourquoi ne pas avoir considéré cet impact dans le choix des variantes? »*

Rectificatif

Ce facteur été considéré au niveau de l'utilisation actuelle du territoire qui fait référence au morcellement des milieux boisés et agricoles

Page 16, 1^{er} paragraphe : «*La juxtaposition des emprises des deux projets (Ultramar et Rabaska) constitue une avenue intéressante sur les plans environnemental et social....*»

Rectificatif

Sans avoir indiqué que le jumelage d'emprise de même type est positivement reçu par les intervenants, il va de soi que l'exercice a été fait étant donné que plusieurs variantes de tracé incluant l'emprise d'Esso, aux endroits réalistes de la faire, ont été comparées entre Drummonville et Sainte-Julie. Encore faut-il rappeler que l'identification des options ne vise pas une analyse de comparaison de variantes mais plutôt à valider les limites du corridor d'implantation.

Page 17, section 5.1 :«*L'orientation des terres et les infrastructures existantes*»

Rectificatif

L'étude d'impact sur l'environnement visant la sélection d'un tracé privilégié ne peut se faire en considérant uniquement quatre items : «*l'orientation des terres et les infrastructures existantes; la protection des secteurs boisés; l'importance du réseau de drainage des terres; les restrictions reliées à la servitude*». Au total, la méthode de comparaison des variantes préconisée dans l'étude d'impact regroupe 34 critères répartis en cinq catégories. C'est le résultat de cette analyse qui permet de favoriser une variante plutôt qu'une autre.

Page 19, section 5.2 :«*L'autoroute 20*»

Rectificatif

Il est important de souligner de nouveau que lorsqu'il est question du tracé privilégié par Ultramar, les données présentées à l'étape de l'analyse des variantes ne peuvent être utilisées. Ainsi, sur le territoire de la FUPASH, le déboisement prévu sur le tracé privilégié par Ultramar est estimé à 7,8 ha et non pas plus de 10 ha.

Page 19, dernier paragraphe «*...Ultramar va couper des milliers de drains agricoles. Forte de son expérience en construction de pipeline sur son territoire, la FUPASH a une préoccupation....*»

Rectificatif

Ultramar a présenté dans l'étude d'impact (Volume 4) la localisation des terrains drainés, selon les informations colligées à ce moment ainsi que des mesures pour réparer les systèmes qui seraient touchés. L'expérience des 20 dernières années montre qu'il est possible d'assurer l'écoulement des drains durant la construction et de réparer adéquatement les réseaux de drainage, afin qu'ils retrouvent le même rendement qu'avant la construction.

Page 24, dernier paragraphe «*...Le MTQ s'est même dit ouvert à l'utilisation de sa servitude comme aire de travail temporaire....*»

Rectificatif

Dans les secteurs où l'emprise du MTQ n'a que 2 pieds de largeur, l'utilisation de cette portion de la servitude comme aire de travail temporaire n'est pas possible puisque celle-ci est adjacente à une voie de service. L'installation du pipeline devrait alors se faire de l'autre côté de la voie de service, sur des terrains où des bâtiments qui sont présents dans la bande de 18 mètres requis comme servitude permanente.

Pages 24-25 du mémoire: «*de plus, le MTQ nous confirme également par lettre (annexe 12) qu'il n'a pas fait de recherche précise sur chacun des tronçons de l'autoroute 20 en ce qui a trait à la disponibilité de cette entité secondaire (...). A notre avis, une analyse de la largeur de l'entité secondaire de l'autoroute 20 et des voies de service et bretelles attenantes à l'autoroute entre les sorties 130 et 133 et entre les sorties 109 et 120 pourrait permettre de trouver une solution acceptable pour tous* »

Rectificatif

Ultramar a procédé à cette analyse et un sommaire des résultats est présenté au volume 1, page 5-23, tableau 5.2. L'annexe J du volume 3 présente l'information de façon détaillée.

Page 25 : «...ne devrions nous pas la rétrocéder à ses propriétaires d'origine?...»

Rectificatif

Tel que mentionné au cours de la rencontre du 10 août 2006 avec les dirigeants de la FUPASH, Ultramar a questionné la valeur légale de la servitude d'ESSO étant donné que l'article 1191(5) du code civil du Québec stipule qu'une servitude s'éteint par le non-usage pendant 10 ans.

Annexe 2

Les rencontres indiquées à l'annexe 2 ne représentent pas des rencontres avec le comité technique de la FUPASH mais bien des rencontres diverses ayant pour objectif de :

- présenter le projet à la FUPASH, la population et les propriétaires localisées le long du tracé privilégié;
- discuter le mode de compensation avec les responsables des Fédérations et de la Confédération;

En fait, seulement deux rencontres avec le comité technique de la FUPASH ont été tenues soient celles du 24 octobre et du 18 novembre 2005. Suite à cette dernière rencontre, la FUPASH nous a indiqué que seul le tracé ESSO était acceptable (lettre du 25 novembre - annexe 8).

Annexe 10

Le tracé proposé par la FUPASH utilise le tracé ESSO sur toute sa longueur et se dirige vers l'ancien dépôt de produits pétroliers d'ESSO localisé à la jonction de l'autoroute 30 et du boulevard Montarville. Ce tracé ne permet pas d'aller rejoindre la conduite existante d'Ultramar à Boucherville.

Transcription

Page 43 du document DT11, ligne 7991 : «...ce qui représente environ 100 hectares...»

Rectificatif

La surface agricole touchée sur le territoire de la FUPASH est de 87 hectares dont 7,8 hectares de boisé.

Page 45, ligne 1848 : « ...le tracé qui s'est retrouvé dans l'étude d'impact déposé en mai 2006 est donc en tout point identique à celui de juin 2005.»

Rectificatif

Bien que le corridor privilégié soit le même, plusieurs changements ont été apportés au tracé entre juin 2005 et septembre 2006 sur le territoire de la FUPASH, par exemple:

- Traverse au nord de la ligne d'Hydro-Québec à Sainte-Hélène-de-Bagot pour contourner la rivière Chibouet;
- Traverse au nord de la ligne d'Hydro-Québec à l'ouest de la rivière Yamaska pour éviter deux résidences situées à la limite de l'emprise d'Hydro-Québec;
- Traverse au nord de la ligne d'Hydro-Québec à La Présentation afin de croiser l'emprise d'Hydro-Québec à angle et ainsi s'éloigner des résidences situées au sud de l'emprise d'Hydro-Québec;
- Traverse au nord de la ligne d'Hydro-Québec dans le boisé de Verchères pour réduire les impacts suite à la prise des inventaires;
- Introduction d'un forage directionnel pour la traverse du « Grand Ruisseau » dans le boisé de Verchères.

Page 45 ligne 1864 : « *Faute de participation d'Ultramar, le milieu s'est pris en main et l'UPA a été bien fière de cette concertation avec le milieu.* »

Rectificatif

Le promoteur n'a pas été invité à participer aux rencontres du comité technique formé par ces organismes. Lors des rencontres du 17 mars 2006 et du 23 octobre 2006, Ultramar a été invité à présenter son tracé et les alternatives analysées mais, en aucun temps, il n'y a eu de proposition quant à un tracé alternatif suggéré par les organismes. Par ailleurs, le format des rencontres ne permettait pas une analyse en profondeur du tracé puisqu'environ 30 représentants des divers organismes étaient présents.

Se référer au sommaire des principales communications présenté à la section DA 25.1 sur le site internet du BAPE.

Page 56 ligne 2335 : « *Ça c'est un choix du promoteur...* »

Rectificatif

L'expropriation d'une servitude n'est pas nécessairement au choix du promoteur. Les droits conférés par la servitude doivent être respectés.

Page 60 ligne 2465 et page 13, 2^{ème} paragraphe du mémoire : « *...on avait demandé à Ultramar de nous rencontrer, il ne s'est pas rendu.* »

Rectificatif

Ultramar a été convoquée à 48 heures d'avis. Comme cette date ne convenait pas, Ultramar a proposé 4 dates alternatives et n'a eu aucune nouvelle depuis ce temps.

Il faut toutefois préciser que le processus du BAPE étant passablement avancé, tout tracé substantiellement différent n'aurait pu être présenté à ce stade-ci.

DM59 Pierre-Luc Charron

Nous tenons à préciser que dans le secteur du lot de la ferme Belcharron, le pipeline sera installé par forage directionnel et aucune construction ne sera faite en surface. De plus, il est possible que pour réaliser la traversée du « Grand Ruisseau », le tracé bifurque légèrement vers le nord et évite ainsi le lot 409-Ptie de la ferme Belcharron.

Mémoire

Inquiétude liée à la compaction

Le sol sera décompacté suite à l'installation du pipeline

DM60 – Paul Lamoureux, biologiste

Mémoire

Questions 1 : *A-t-on établi le nombre probable d'années d'utilisation du pipeline dont la construction est prévue?*

Réponse

On estime aujourd'hui la durée de vie d'un pipeline au minimum à 80 ans. Lorsqu'on y intègre un système de protection cathodique, qu'on le soumet à un programme d'entretien rigoureux, qu'il fait l'objet d'inspections régulières à l'aide de sondes électroniques, sa durée de vie utile peut atteindre plus de 100 ans.

Question 2 : *Dans le cas d'une utilisation de 10, 20 ou 30 ans est-ce que les impacts environnementaux néfastes qui résulteront de l'implantation de ce pipeline sont justifiables.*

Réponse

Pour le moment, rien n'indique une baisse de la demande en produits pétroliers pour l'avenir prévisible (se référer au document DQ 16.1 émanant du MRN). En fait, la production de la raffinerie d'Ultramar à Lévis devrait être en hausse au cours des années à venir, et ce, pour deux raisons. D'abord, la tendance actuelle est de fermer les raffineries de petit gabarit au profit de celles de grande capacité. La raffinerie Jean-Gaulin de Lévis est au nombre de ces dernières. Ensuite, une augmentation de la capacité de raffinage des installations de Lévis entraînera une diminution des importations de produits raffinés, ce qui est bénéfique pour l'économie du Québec et du Canada. Dans ces conditions, et comme la raffinerie d'Ultramar se trouve à Lévis et son centre de distribution à Montréal-Est, il est peu probable que le pipeline soit un jour sous utilisé.

Et même si les biocarburants tels que l'éthanol et le biodiesel peuvent combler une partie des besoins, il est important de comprendre l'ampleur et les coûts impliqués. Aujourd'hui, la production mondiale totale de biocarburants est inférieure à 1 million de barils par jour. Par contre, elle devrait atteindre près de 3 millions de barils par jour d'ici 2030, alors que les mesures incitatives des gouvernements et mandats se traduiront par une croissance annuelle d'environ 7%.

Étant donné que les biocarburants renferment moins d'énergie que le pétrole, leur volume en «équivalent énergétique» s'approchera davantage de 2 millions de barils par jour en équivalent de pétrole. À ce niveau, les biocarburants représenteront environ 2% de la demande totale en carburants destinés au transport en 2030.

Il devient donc clair que le pipeline sera en service pour plus de 30 ans.

Question 3 : *A-t-on prévu une remise en état du milieu perturbé une fois que l'utilisation du pipeline sera terminée.*

Réponse

Oui. L'entente contractuelle avec les propriétaires stipule qu'advenant que le pipeline ne soit plus en exploitation et qu'Ultramar n'exerce plus ses devoirs sur l'emprise pendant 10 ans, Ultramar rétrocédera la servitude aux propriétaires et ce sera le MDDEP ou tout autre entité compétente désignée par le gouvernement du Québec qui aura à décider quelle est la meilleure solution pour l'environnement, soit laisser la conduite sur place ou l'enlever.

Question 4: *Connaît-on la nature et les coûts de cette remise en état*

Réponse

Non. Par ailleurs Ultramar sera responsable des coûts associés à cette remise en état.

Transcriptions

Page 85 ligne 3545 et page 86 ligne 3595 et 3600 :« ...si Ultramar venait qu'à fermer ses portes. (...) Or ce serait, ce serait, disons très peu souhaitable qu'une entreprise comme celle du promoteur actuel fasse la même, disons ait la même attitude, c'est –à-dire qu'elle fasse faillite... (...) ...c'est dans ce contexte-là qu'une fiducie...»

Rectificatif

Ultramar est une entreprise responsable et financièrement solide. Elle prévoira, soit par le biais d'une réserve ou tout autre moyen à sa disposition, des sommes qui seront jugées nécessaires, si un jour elle devait cesser d'utiliser le pipeline, décontaminer les sites et procéder au retrait de la conduite.

DM64 – MRC des Maskoutains, MRC de la Vallée du Richelieu, MRC Lajemmerais Gilles Plante, Suzanne Roy, Francine Morin

Note : D'abord, Ultramar aimerait souligner que la reproduction et l'utilisation de documents provenant de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) a été faite sans avoir au préalable obtenu son autorisation. Pourtant, les volumes de l'ÉIE

sont clairs à cet effet. Par exemple, la note au lecteur du Volume 1 stipule au dernier paragraphe, dernière ligne :

« Cette étude doit être consultée et interprétée comme un ensemble et ne doit pas être utilisée, en tout ou en partie, hors de ce contexte ni pour des fins autres qui ne sont pas préalablement autorisées par Ultramar Ltée. »

Ce texte a d'ailleurs été repris à la note au lecteur du Volume 2 d'où proviennent les figures reproduites, soit : les figures 30 (feuille 3 à 5 de 5), 31 (feuille 1 de 1), 32 (feuilles 1 et 2 de 2), 34 (feuille 1 de 1), 35 (feuille 1 de 1) et 36 (feuille 1 de 1).

Ultramar aimerait également préciser qu'elle a pris connaissance du tracé alternatif proposé par les MRC et illustré à l'annexe 2 pour la première fois dans le cadre des audiences publiques du BAPE. Dans ce contexte, un exercice rapide à partir des feuillets de l'étude de variantes (Volume 2) permet de constater que le tracé alternatif proposé par les MRC parcourt environ 10 km de plus que le tracé privilégié par Ultramar, qu'il se situe à l'intérieur de périmètres urbains sur plus de 2,5 km (vs environ 250 m pour le tracé Ultramar) et qu'il se localise en zone agricole permanente sur pratiquement 60 km (environ 52 km pour le tracé Ultramar), augmentant par environ 14 ha la présence d'une nouvelle emprise sur ces territoires étant donné que l'emprise Esso n'est pas disponible.

De plus, il faut noter qu'il y a des tronçons du tracé proposé par les MRC qui sont infaisables dont notamment la localisation entre les lignes à haute tension d'Hydro-Québec, la traversée en diagonale de la rivière Richelieu et l'utilisation de l'emprise d'Esso lorsque cette dernière n'a que 60 cm de largeur à l'intérieur même de l'emprise du ministère des Transports du Québec (MTQ).

Enfin, Ultramar aimerait préciser qu'une obligation visant un recouvrement minimum de 2 mètres de sol conduirait inévitablement non seulement à l'élargissement de la zone de travail lors de la construction mais également à l'acquisition d'une servitude permanente plus large.

Les points suivants apportent des précisions et des rectifications sur le mémoire des MRC des Maskoutains, La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais.

Mémoire

Page 6 : *«...il est indispensable que le promoteur du projet s'assure que celui-ci se développera en conformité avec les objectifs d'aménagement édictés par la communauté. Pour ce faire, la Société Ultramar Ltée devrait, selon nous, prendre en considération les éléments suivants dans l'élaboration de son projet...»*

Rectificatif

Depuis le début 2006, Ultramar a procédé à une analyse systématique de tous les schémas d'aménagement, les réglementations régionales et municipales, etc. Lorsque des modifications étaient requises, nous avons négocié avec les autorités concernées, ce qui a résulté, à titre d'exemple, en l'adoption du RCI 147 de la MRC de Lajemmerais.

Page 8, 1^{er} paragraphe : « *En vertu des caractéristiques techniques énoncées dans l'étude d'impact, le tracé du pipeline Saint-Laurent préconisé par la Société Ultramar limitée traverse le territoire des MRC des Maskoutains, de la Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais sur une longueur de 82,75 km....*»

Rectificatif

- Sur le territoire des trois MRC, la longueur du tracé privilégié par Ultramar est de 60,93 km (voir Volume 4, feuillets 98 à 132 de 138) et non pas 82,75 km.
- Ce 60,93 km représente environ 25,5 % du tracé de la nouvelle conduite entre Lévis et le point de raccordement projeté à Boucherville et non pas 35 %.
- La distance parcourue en milieu boisé est de 10,4 km (14,9 ha, voir DA17) et non pas 12,79 km.
- La distance parcourue en milieu cultivé est de 48,86 km et non pas de 67,89 km.
- Les proportions par rapport aux territoires (trois MRC) traversés sont d'environ 17 % et de 80 % pour les milieux boisé et cultivé respectivement et non pas 15 % et 82 %.

Ultramar aimerait préciser que 17 % du parcours en milieu boisé est directement en proportion avec le pourcentage moyen boisé sur le territoire des trois MRC comme indiqué dans le mémoire de ces dernières (DM64, page 4, deuxième paragraphe).

- Le tracé privilégié traverse un total de 68 cours d'eau incluant les rivières Yamaska et Richelieu (volume Addenda 2, réponse à la question 22 aux pages 3-20 et 3-21) et non 98 cours d'eau.
- Au total, 237 propriétaires sont concernées par le tracé privilégié et plus de 25% de ces propriétaires ont déjà signé une convention d'option avec Ultramar.

Page 10, 5^{ème} paragraphe : « *...le tracé préconisé peut comporter certaines difficultés d'accessibilité et nuire ainsi à l'efficacité des interventions d'urgences.*»

Rectificatif

Il est important de préciser que le tracé privilégié par Ultramar croise plus d'une trentaine de voies publiques représentant autant d'accès potentiels à l'emprise permanente en cas d'intervention d'urgence et que ce nombre n'est pas différent sur le tracé proposé par les MRC.

Page 10, dernier paragraphe : « *...le tracé devrait être revu avec les partenaires municipaux de manière à s'assurer d'une meilleure accessibilité à la conduite tout en évitant de trop s'approcher des milieux urbains.*»

Rectificatif

Ultramar désire préciser que le tracé proposé par les MRC se situe plus près de secteurs bâtis que celui privilégié par le promoteur du projet. En effet, entre Sainte-Hélène-de-Bagot (point 6.1 de la figure 30-3, annexe 2 du mémoire des MRC) et Sainte-Julie (point 10 de la figure 34, annexe 2 du mémoire des MRC) dans une zone englobée par un rayon de 285 mètres (rayon d'impact d'une radiation de 5kW/m²), il y a environ 260 résidences, 45 industries et quelques 20 commerces. De plus, il faut notamment ajouter deux terrains de golf, un ciné-parc, un motel et une usine de traitement des eaux usées de Saint-Mathieu-de-Beloeil. Pour le tracé privilégié par Ultramar, dans une zone comparable, il y a environ 180 résidences et aucun commerce ou industrie. Également, il faut préciser que plus de 45 % des résidences répertoriées dans un rayon de 285 mètres le long du tracé privilégié par Ultramar se situe de part et d'autre de la rivière Richelieu qui sera traversée par forage directionnel à grande profondeur.

Page 11, 1^{er} paragraphe : «...*On y pratique aussi une foule d'activités à caractère récréatif compatibles avec la vocation de protection que le milieu leur a attribué.* »

Rectificatif

Ultramar aimerait préciser que les données colligées lors des inventaires au terrain sur le tracé privilégié n'ont pas permis d'identifier de boisés à caractère récréatif. Toutefois, le tracé proposé par les trois MRC traverse deux terrains de golf situés à Saint-Simon et Sainte-Marie-Madeleine.

Page 11, 4^{ème} paragraphe : «...*la partie du boisé de Verchères, située à Saint-Mathieu-de-Beloeil et à saint-Amable, représentent un îlot regroupant plusieurs éléments.....*»

Rectificatif

Les résultats des inventaires au terrain du tracé privilégié par Ultramar sont présentés aux Volumes 4 (feuillet 124 et 125 de 138) et 6 (figure 3) et ceux-ci ne révèlent pas la présence de forêt ancienne de 90 ans et plus. Le document DA21 fait également état du résultat des inventaires dans ce secteur.

Les travaux prévus dans le bois de Verchères sur le territoire de Saint-Amable n'affecteront pas la faune et la flore puisqu'un forage directionnel est proposé dans ce secteur.

Page 12, premier paragraphe : «...*au niveau des traversées des cours d'eau, les deux scénarios s'équivalent pour le nombre de cours d'eau touchés.* »

Rectificatif

Le tracé privilégié traverse un total de 68 cours d'eau. Par ailleurs, il est totalement faux de prétendre que les deux points de traversée de la rivière Richelieu (Tracé Ultramar – Tracé des trois MRC) s'équivalent. D'abord, le tracé des MRC empiète dans l'échangeur de l'autoroute 20, ce qui est interdit par le MTQ et qui pourrait affecter sérieusement l'intégrité des piliers du pont du MTQ ; il est situé dans le remblai de l'autoroute tandis que l'angle de la traversée dans la rivière Richelieu est tout à fait irréaliste pour penser y effectuer un forage directionnel. En conséquence,

la méthode conventionnelle en tranchée ouverte devrait être utilisée, ce qui occasionnera des impacts plus grands sur l'environnement.

Page 13, 2^{ème} paragraphe; «...*le projet du pipeline traversera près de 68 kilomètres des meilleures terres agricoles.* »

Rectificatif

La distance parcourue en milieu cultivé est de 48,86 km. .

Page 13, 5^{ème} paragraphe : «...*certains agriculteurs sont préoccupés par la manière que cette remise en état sera faite....*»

Rectificatif

Il faut préciser que des explications ont été données lors des séances publiques comme par exemple, durant les rencontres avec les propriétaires concernés (voir Volume 3, annexe B.2). Des plans types sont également présentés à l'annexe I du même volume. Ultramar aimerait également préciser que les mesures prises concernant la remise en état des systèmes de drainage souterrain lors de la construction d'un pipeline sont éprouvées depuis près de 20 ans.

Des mesures sont déjà prévues pour le drainage souterrain futur. Il s'agit de consulter le Volume 4 à l'item « Couverture minimale – Drainage souterrain ».

Ultramar aimerait préciser que des dizaines de milliers de kilomètres de pipelines existent dans plusieurs provinces du Canada dont notamment le Québec depuis la fin des années 50, et que les activités agricoles sur ces emprises se poursuivent toujours aujourd'hui.

Page 14, 1^{er} paragraphe : « ...*l'utilisation de la machinerie lourde sera interdite....*»

Rectificatif

L'utilisation de machineries lourdes n'est pas interdite. Elle requiert une permission pour assurer la sécurité.

La profondeur de 1,2 mètre permet le maintien des activités agricoles normales. À titre d'information, la profondeur proposée est la même que celle des autres pipelines présents sur le territoire des MRC (Gazoduc TQM, Pipelines Montréal).

Page 14, 2^{ième} paragraphe : « ...*le tracé préconisé par le promoteur engendrera des contraintes plus importantes que la conduite existante appartenant à la société Imperial Oil (ESSO)...*»

Rectificatif

Les contraintes pour le corridor « ESSO » seront les mêmes puisque la profondeur du pipeline sera la même.

Page 14, 3^{ème} et 4^{ème} paragraphes : « *La conduite existante d'Esso, adjacente à l'autoroute 20 et construite à la fin des années 60, a été considérée dans l'étude d'impact par le promoteur (...) cette approche aurait dû être reconsidérée afin de réduire les impacts environnementaux face à l'ajout d'une autre servitude....* »

Rectificatif

Le but du projet de pipeline est de transporter un volume d'au moins 100 000 barils par jour. Hors, la capacité d'un pipeline de 8 pouces est bien en deçà de ce volume, soit environ 45 000 barils par jour. Le projet du début des années 90 avait pour objectif de transporter un volume de 40 000 barils par jour, ce qui explique bien l'approche qui avait été favorisée par Ultramar à ce moment là.

Ultramar aimerait rappeler que la conduite Esso ne répond pas aux besoins à court, moyen et long terme, la capacité de cette dernière étant nettement insuffisante. L'étude d'impact en fait déjà mention (Volume 1, page 5-13), tandis que la présentation faite lors des audiences publiques (DA22) présente une synthèse sur l'emprise Esso.

Page 17, 5^{ème} paragraphe : « *...la valeur du pipeline tend à décroître avec les années jusqu'à atteindre une valeur résiduelle presque nulle.* »

Rectificatif

Voir la réponse à la question DQ20 concernant la valeur taxable du pipeline.

Page 18, 4^{ème} paragraphe : « *A titre d'exemple, la société Hydro-Québec donne un certain pourcentage du coût des travaux aux municipalités et aux M.R.C. accueillant de nouvelles infrastructures majeures.* »

Rectificatif

Contrairement à l'éventuel pipeline d'Ultramar, Hydro-Québec ne paie que très peu de taxe aux municipalités pour les lignes de transport d'électricité.

Page 18, 5^{ème} paragraphe : « *Ce mécanisme permettrait d'assurer d'une part, un financement adéquat des responsabilités municipales spécifiques à l'exploitation du projet et, d'autre part, contribuerait à l'élaboration d'une formule de compensation bénéficiant à l'ensemble de la communauté devant cohabiter avec un risque supplémentaire sur leur territoire.* »

Rectificatif

Les risques associés à l'exploitation d'un pipeline sont de 40 fois moindre par rapport au transport par train pour un débit de 100 000 barils par jour. Comme Ultramar éliminerait au moins 75% des trains-blocs en direction ouest, il y aurait donc une réduction substantielle des risques dans la région.

Page 19, 1^{er} paragraphe : «*De moindre impact en ce sens qu'il tient compte d'un consensus social auquel adhèrent les principaux acteurs du milieu.* »

Rectificatif

Ultramar aimerait préciser que selon l'UPA, le tracé alternatif proposé ne fait pas consensus (voir les transcriptions de la séance du 16 avril 2007 aux lignes 2285 et 2295). L'UPA semble d'accord uniquement lorsque le tracé est dans l'emprise ESSO.

Page 19, 2^{ème} paragraphe «*Le choix du tracé du pipeline préconisé par la Société Ultramar limitée repose essentiellement sur des considérations d'ordre technique et économique.* »

Rectificatif

Il est totalement faux de prétendre que le choix du tracé préconisé par Ultramar repose essentiellement sur des considérations d'ordre technique et économique. La méthodologie de comparaison des variantes comprend cinq catégories. Cette dernière est présentée au Volume 1, chapitre 5, aux pages 5-32 à 5-43.

Page 21, 4^{ème} paragraphe : «*Les pointillés orangés représentent le tracé préconisé par la Société Ultramar....*»

Rectificatif

Il est faux de prétendre que les pointillés orangés représentent le tracé préconisé par la société Ultramar Ltée. En effet, les figures reproduites par les MRC qui proviennent du Volume 2 sont intitulées « Étude de variantes » et ne peuvent être utilisées à d'autres fins. Le tracé privilégié par Ultramar est illustré au Volume 4.

Page 22, 1^{er} paragraphe : *Sainte-Hélène -de-Bagot*

Rectificatif

Ultramar aimerait préciser qu'Esso n'a jamais démontré d'intérêt pour céder son emprise pour les fins du projet Pipeline Saint-Laurent. Ainsi, toutes les sections du tracé alternatif des MRC qui se retrouvent dans l'emprise d'Esso sont hypothétiques. Ce caractère hypothétique est souligné à plusieurs reprises dans l'étude d'impact sur l'environnement. Il faut aussi souligner que la validité légale de l'emprise ESSO est questionnable.

Page 22, 1^{er} paragraphe : «*Le golf de Saint-Simon sera contourné par le sud*»

Rectificatif

Il est impossible de contourner le golf de Saint-Simon par le sud puisque le golf est situé à la limite de l'emprise de l'autoroute 20 du MTQ et que celui-ci ne permet pas l'installation du pipeline dans son emprise.

Page 22, 2^{ième} paragraphe : «*Le forage directionnel traversant la rivière Yamaska pourrait par la suite être effectué en partie à l'intérieur de la servitude d'Hydro-Québec.....*»

Rectificatif

Le tracé alternatif proposé semble indiquer que le pipeline pourrait être installé entre les deux lignes d'Hydro-Québec. Ultramar aimerait préciser que dans le cadre de discussions avec Hydro-Québec, cette dernière a expliqué clairement sa position à l'effet qu'aucune construction ne pouvait être acceptée entre les lignes électriques de 735 kV. Le risque associé à l'installation d'un pipeline entre les lignes de 735 kV est également inacceptable pour Ultramar.

Compte tenu de la proximité des résidences avec l'emprise d'Hydro-Québec, l'implantation dans l'emprise ne permet pas d'éloigner le pipeline des résidences. Ultramar préconise un contournement par le sud de ces résidences du côté du chemin du Rapide-Plat-Sud et par le nord du côté du chemin du Rapide-Plat-Nord. Voir la réponse de Louis Bergeron dans DT2 pour le côté est et le feuillet 110 de PR3.4 pour le côté ouest de la rivière.

Les MRC n'ont pas tenu compte de ces propositions.

Page 22, 3^{ième} paragraphe : «*La variante H.3 a l'avantage, contrairement à la variante non retenue par la Société Ultramar limitée (G.1, G.2 et H.1 et H.2), d'éviter et de s'éloigner des agglomérations résidentielles ... et son trajet entre la servitude d'ESSO et la ligne de 735 kV est plus court*»

Rectificatif

Ultramar aimerait préciser que les longueurs des deux tracés entre le point 6.3 et la ligne de rappel présentés à la figure 30-5 de l'annexe 2 du mémoire des MRC sont identiques.

Si l'on tient compte de la densité de construction, le secteur est plutôt occupé par un milieu bâti isolé que par un secteur résidentiel.

Page 23, 1^{er} paragraphe : «*Une fois arrivé sur la servitude Esso, le pipeline bifurquerait vers l'ouest jusqu'au point 7.1.....*»

Rectificatif

Le terrain de golf à Sainte-Marie-Madeleine ne peut être contourné en empruntant l'emprise d'Esso, l'emprise étant située sur le terrain en question.

Page 23, dernier paragraphe : *Traversée de la rivière Richelieu*

Rectificatif

Voir le rectificatif de la page 12, 1^{er} paragraphe. De plus, Ultramar tient à préciser que cette variante de tracé englobe pratiquement l'ensemble des résidences de la rue Prévert dans la zone de radiation de 5 kW/m² (285 mètres).

Page 24, 2^{ième} paragraphe : «...la variante N.1 longerait le chemin de l'industrie en se juxtaposant à la servitude ESSO jusqu'au point 9.2....»

Rectificatif

La partie de la variante N-1 le long du chemin de l'Industrie et jusqu'au point 9.2 ne peut être juxtaposée à l'emprise d'Esso, cette dernière étant dans l'emprise du MTQ, ce qui n'est pas autorisé par le MTQ. De plus, l'emprise d'Esso dans ce secteur n'a que 60 cm, ce qui est loin de répondre aux besoins d'Ultramar qui recherche une emprise permanente de 18 mètres de largeur. Si on évite l'emprise de l'autoroute, on se retrouve au nord d'une voie de service occupé par plusieurs bâtiments et plusieurs terrains en voie d'être développés. À ce titre, un projet de condominiums est déjà en construction dans le secteur.

Page 24, 3^{ième} paragraphe : «...nous proposons que le pipeline soit juxtaposé au gazoduc de TQM....»

Rectificatif

Ultramar aimerait préciser que l'emprise existante appartenant à Gazoduc TQM entre la route 229 et le point 10 est contiguë à celles d'Hydro-Québec. Par ailleurs, dans ce secteur, entre l'emprise de Gazoduc TQM et le chemin du Fer-à-Cheval, il n'y a plus d'espace pour implanter une nouvelle servitude.

Le tracé privilégié par Ultramar n'affecte pas le boisé de Verchères dans la M.R.C. de Lajemmerais puisqu'il est proposé de procéder par forage directionnel dans ce secteur.

Page 26, argument 1 : « le tracé privilégié par Ultramar serait situé à proximité de plusieurs secteurs résidentiels....»

Rectificatif

Le tracé privilégié croise seulement 2 secteurs résidentiels; soient le secteur de la route 137 à la Présentation et le secteur de la traversée de la rivière Richelieu. De son côté, le tracé alternatif proposé par les MRC traverse également le secteur de la traversée de la rivière Richelieu et se situe à proximité de secteurs développés ou à potentiel de développement à Saint-Mathieu-de-Beloeil et Sainte-Julie.

Document DM 64.1 : Projet Pipeline Saint-Laurent, Analyse du tracé projeté, version préliminaire, 19 février 2007

NOTE :DAA Environnement ne fait aucunement mention du tracé alternatif proposé dans le mémoire (Ultramar apprécierait obtenir une copie de la version finale de l'étude lorsqu'elle sera disponible). En fait, l'étude préliminaire de DAA semble recommander le tracé privilégié par Ultramar avec quelques ajustements, ce qu'Ultramar est disposée à examiner.

Page 5, premier point : « la conduite est située à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute 20 sur une distance d'environ 15 km. Cette situation crée des contraintes en terme d'espace....»

Rectificatif

La lettre du ministère des Transports du Québec du 22 février 2006 (voir DA14) confirme que l'emprise de l'autoroute 20 ne peut être envisagée pour l'installation de la conduite d'Ultramar.

Page 6, 4^{ème} paragraphe : «*ce tracé traverse le territoire d'étude sur une longueur de 82.75 km ce qui équivaut à environ 35 % de la longueur totale sur le tracé entre Lévis et Montréal*»

Rectificatif

Voir les rectificatifs déjà apportés au mémoire des trois MRC un peu plus haut concernant les chiffres indiqués à ce paragraphe.

Page 7, tableau « Tracé retenu par Ultramar Ltée », aspect biologique, peuplements forestiers :

Rectificatif

Nous comprenons que les chiffres présentés à cet item proviennent d'une compilation effectuée sur des figures de l'étude de variantes. Or, lorsqu'il est question du tracé retenu par Ultramar, il faut se référer aux résultats des inventaires effectués sur le terrain et présentés au Volume 4 de l'étude d'impact sur l'environnement. De plus, lorsqu'il est question d'impact sur les peuplements forestiers, il faut considérer la surface à déboiser étant donné que ceux-ci ne sont pas nécessairement déboisés sur une largeur équivalente. En conséquence, les chiffres présentés sont erronés.

Par ailleurs, lors des audiences publiques, deux tableaux synthèses ont été présentés concernant les pertes forestières anticipées par MRC (voir DA17). De plus, en ce qui a trait aux peuplements d'érables, les résultats d'inventaire sont présentés au tableau suivant.

| MRC | PEUPLEMENTS D'ÉRABLES ROUGES (ha) | PEUPLEMENTS COMPOSÉS D'ÉRABLES DE 33 % À 66 % (ha) | PEUPLEMENTS COMPOSÉS D'ÉRABLES À PLUS DE 66 % (ha) |
|----------------------------|--|---|---|
| Les Maskoutains | 2,39 | 0,42 | 0 |
| La Vallée-du- Richelieu | 0,23 | 0,58 | 0 |
| Lajemmerais | 0,08 | 0 | 0 |

Page 12 : *«Sur la base de ces éléments, nous pouvons affirmer que cette pondération ne permet pas de prioriser certains aspects par rapport aux autres....»*

Rectificatif

La méthode de comparaison des variantes comprend 5 catégories. Il s'agit des milieux physique, biologique et humain et les activités en phases de construction et d'exploitation. Au total, 34 critères de discrimination ont été analysés dans le cadre de la comparaison des variantes retenues pour ces cinq catégories. La détermination d'une position pour les critères de discrimination et le cumul par pointage pour chacune des catégories permettent d'identifier qu'elle variante doit être privilégiée sans dissimulation et contraintes.

Page 13, 2^{ième} paragraphe : *«Durant les travaux, il est possible que l'implantation du pipeline nuise au drainage des terres....»*

Rectificatif

Ultramar aimerait préciser que des mesures reconnues et utilisées à plusieurs reprises par le passé et récemment permettent d'assurer un écoulement continu des systèmes de drainage (voir exemple type à l'annexe I du Volume 3). Il est également important de rappeler que plusieurs emprises de ce type existent au Québec et qu'elles ne sont pas contournées mais font plutôt l'objet de culture.

Page 14, 1^{er} paragraphe : *«...la réutilisation de la conduite d'Esso n'engendrerait évidemment que très peu de répercussions.....»*

Rectificatif

Comme stipulé dans l'étude d'impact sur l'environnement et lors de la première partie des audiences du BAPE, le diamètre de la conduite d'Esso (8") est insuffisant pour transporter les volumes prévus.

Transcription

Page 48 du document DT12, ligne 2072: *«Le pipeline, tel que préconisé par la société Ultramar Ltée parcourra nos territoires respectifs dans une proportion de 35% de l'ensemble de son tracé, soit 82 kilomètres»*

Rectificatif

Le tracé privilégié par Ultramar parcourra 61 km sur le territoire des MRC concernées, soit 25% de l'ensemble du tracé.

Page 50, ligne 2172: *«En effet, durant toute la durée de vie de la conduite, l'utilisation de machineries lourdes sera restreinte et les pratiques agricoles devront tenir compte de cette limitation en tout temps. »*

Rectificatif

L'expérience sur les 43,000 km de conduites au Canada démontre que ceci n'est pas un enjeu. La portée au sol et non le poids de la machinerie doit être prise en compte lors d'activités spécifiques, non pas lors des activités agricoles normales.

Page 50, ligne 2174 : *«La conduite imposera les mêmes contraintes aux agriculteurs qui désireront un jour apporter des modifications au système de drainage de leur terre.»*

Rectificatif

Dans le cas où il n'y aurait pas de système de drainage en place, la conception du pipeline sera effectuée en fonction de l'installation future de drainage.

Page 55, ligne 2388 : *«En fait, c'est un tracé, c'est un compromis qu'on a fait. Puis, ce qui est important, c'est qu'avec tous les organismes, on a fait un consensus unanime.»*

Rectificatif

Il n'y a pas de consensus unanime dans la région car la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe propose un tracé différent sur plus de 14 kilomètres et qu'au moins une propriétaire a manifesté son désaccord avec les élus de sa MRC (Le courrier de St-Hyacinthe, 18 avril 2007)

Page 60, ligne 2599 : *«...plus on va profond, si je vais un mètre plus profond, par pentes, même si je maintiens des pentes un dans un, ça veut dire que je me rendrais à quelque chose comme 2 mètres plus large d'emprise permanente.»*

Nous aimerions préciser l'impact que représente le fait d'augmenter la hauteur de remblai à 2 mètres.

L'explication émise par le président était adéquate mais les valeurs indiquées doivent être revues. Afin de tenir compte des divers types de sol rencontrés le long du tracé, Ultramar prévoit que l'emprise permanente devrait avoir une largeur de l'ordre de 25 à 27 mètres. Par ailleurs, il faut également préciser que la largeur requise pour l'entreposage des déblais doit être incluse dans l'emprise permanente et non pas uniquement comme aire de travail temporaire

Page 64, ligne 2772 : *«C'est embêtant à dire parce que si on dit : il y aurait une tranche à surveiller de 100 kilomètres, si on a – gonflons les chiffres – une demi incident par 1 000 kilomètres par année, bien sur 100 kilomètres, ça voudrait dire une fois sur 20 ans, cette équipe là interviendrait...»*

Rectificatif

La probabilité de 0,09 événement par année est associée à une fuite uniquement. La probabilité d'incendie est d'une fois par 440 années sur toute la longueur du pipeline. Sur un tronçon de 100 kilomètres, cela veut dire une fois par 1 078 années.

Page 65, lignes 2822, 2826, 2830: *«Donc, vous n'avez pas été ...aucune communication de la part d'Ultramar dans ce sens-là.»*

«Bien, pas rapport à la formation des intervenants»

«Pas par rapport à ça, non»

Rectificatif

Ces points ont été expliqués par les représentants d'Ultramar au cours de la rencontre avec la MRC de la Vallée du Richelieu du 7 mars 2005 en présence de M. Jacques Caron, conseiller en sécurité et incendie et sécurité publique. La même démarche a été réalisée avec la MRC de Lajemmerais le 22 septembre 2005.

Page 66, ligne 2872 : « *Si on me dit demain matin : tu n'en auras plus. Regarde bien, on va applaudir. Mais là, on double le risque. C'est ça qu'on fait, on va le diminuer mais il va rester là. Jusqu'à quand on va le diminuer? Je ne le sais pas. Ça fait que c'est préoccupant.* »

Rectificatif

Les risques associés à l'exploitation d'un pipeline sont de 40 fois moindre par rapport au transport par train pour un débit de 100 000 barils par jour. Comme Ultramar éliminerait au moins 75% des trains-blocs en direction ouest, il y aurait donc une réduction substantielle des risques dans la région.

Page 66, ligne 2880 : « *D'autant qu'on entendait cet après-midi les premiers intervenants au niveau de l'Association des produits chimiques, là, les premiers intervenants cet après-midi qui applaudissaient en disant : ça va libérer de la place sur les trains pour qu'on envoie d'autre marchandise.* »

Rectificatif

Se référer à ligne 601 des transcriptions où M. Jules Lauzon affirme: « C'est déjà surchargé et ça devient problématique de transporter nos matières quand les voies sont occupées à transporter du pétrole ou des produits pétroliers ». Le fait de libérer de l'espace sur les voies ferrées ne signifie pas nécessairement que plus de wagons de produits chimiques seront expédiés. Le nombre de wagons de produits chimiques qui circulent actuellement est suffisant pour les besoins de l'industrie. Le principal avantage pour l'industrie chimique de la réduction importante du nombre de trains-blocs est la possibilité de répartir sur plus de trains « non-dédiés » les wagons de produits chimiques et donc d'avoir plus de flexibilité au niveau logistique.

Page 67, ligne 2937 : « *Est-ce que vous pourriez nous faire part, pour chacune de vos MRC, c'est qu'il en est exactement des règlements qui devront être modifiés, soit dans les municipalités ou soit...* »

Rectificatif

Nous aimerions préciser l'état de la situation concernant la conformité du projet à la réglementation municipale et à la réglementation des MRC.

MRC Les Maskoutains : La MRC et toutes les municipalités de la MRC ont émis un certificat de conformité attestant que le projet ne contrevenait pas à leur réglementation.

MRC Vallée-du-Richelieu : La MRC n'a pas répondu à la demande de conformité transmise par Ultramar. De leur côté, les 3 municipalités concernées ont émis des certificats indiquant la non-conformité du projet à leur réglementation.

MRC Lajemmerais : La MRC a modifié son schéma d'aménagement pour permettre l'implantation du pipeline et les municipalités ont l'obligation de modifier leur réglementation d'ici au 15 juin 2007 pour rendre le tout conforme.

Les documents confirmant ces informations peuvent être transmis au BAPE sur demande.

Page 73, ligne 3192 et 3206; *«Si vous me dites qu'il n'y a plus nulle part en Montérégie aucun terrain boisé qui est ouvert au développement domiciliaire, donc tant mieux.» (...)*
«On ne peut pas parler de toute la Montérégie, mais dans les trois MRC, je peux vous dire qu'il n'y en a pas.»

Rectificatif

De façon non exhaustive, Ultramar note qu'il y a eu récemment ou qu'il y aura dans un avenir rapproché du déboisement à des fins résidentielles dans les municipalités de Saint-Hyacinthe (projets La Cour François-Cadoret et Le Havre des Dominicains), de Saint-Hilaire (projet Le Boisé Ensoleillé), de Saint-Basile-le-Grand (projet Les Habitations du Faubourg) et à Carignan (projet sur le golf).

Page 74, ligne 3244 et 3250 : *«...vous avez dit que le tracé alternatif qui est proposé par, enfin, par vos trois MRC, se trouve le tracé de moindre impact. Mais est-ce que vous avez des études qui nous disent que c'est le tracé de moindre impact ? (...)*
On a fait évaluer par une firme au niveau de l'environnement parce que, effectivement, on a des gens au niveau technique qui ont travaillé très fort et au mieux de leurs connaissances, mais on est allé chercher des expertises extérieures pour faire l'analyse.»

Rectificatif

Comme l'étude de DAA Environnement est une étude préliminaire qui ne fait pas référence au tracé alternatif proposé par les MRC, Ultramar pourra rectifier les faits lorsque le rapport final sur le tracé alternatif sera disponible.

DM65 – Claude Charron

Mémoire

Page 2 *« Après 24 ans, la végétation souffre encore de ce désastre causé par ce fameux projet. »*

Rectificatif

Les méthodes de construction ont évolué grandement par rapport aux méthodes en vigueur en 1972. La décompaction, la séparation du sol arable et du sol inerte et l'arrêt des travaux lorsque le terrain est détrempe ne sont que quelques exemples.

Page 2 «*Une maigre compensation avait été donnée à ce moment....*»

Rectificatif

Ultramar s'est engagé à compenser aux propriétaires pour les frais raisonnables et justifiés résultants directement de la présence du pipeline sur sa propriété.

Page 3 : «*Nous exigerons des redevances annuelles renégociables aux 5 ans tel que le permet l'ONE.*»

Rectificatif

Ultramar offre le même modèle de compensation décrit par l'ONÉ dans son règlement, soit des annuités réparties sur plusieurs années et même à perpétuité, avec révision aux 5 ans.

Page 3 : «*Pipeline Saint-Laurent devra payer tous les frais des études environnementales qui seront nécessaires et aux besoins.* »

Rectificatif

Ultramar s'est engagé à compenser les propriétaires pour les frais raisonnables résultants directement de la présence du pipeline sur sa propriété.

Transcription

Page 31 du document DT11, ligne 1282 : «*...si c'est pas Ultramar, mais d'autres compagnies qui amènent déjà du pétrole sur le fleuve. Et puis à ce que je sache, depuis des années, il n'y a pas eu d'accident.....*»

Rectificatif

Une analyse des statistiques d'accidents de la base de données du BST est disponible dans le document PR 8.2, annexe 2

Page 31, ligne 1301 : «*...ce bout de terre là qui m'appartient, parce que c'est une servitude, je veux dire, ça a servi à faire passer les trails de ski-doo....*»

Rectificatif

La convention de droit de propriété superficière qui serait signée avec les propriétaires ne permettrait pas à Ultramar d'autoriser le passage de piste de motoneige, ski de fond, équestre, etc. Seul le propriétaire peut donner son accord pour que de telles activités soient permises sur sa propriété.

Page 32 ligne 1324 : «*je vous garantis à 99.9% que je vais vous enlever le pétrole qu'il y a sur l'eau ici.*»

Rectificatif

Une fuite sur le fleuve Saint-Laurent est passablement plus complexe à récupérer que de l'huile sur une masse d'eau immobile. La vitesse du courant de l'ordre de 2 à

3 nœuds entre Montréal-Est et Grondines, puis d'intensité et de direction variables entre Grondines et Lévis en fonction des marées, fera en sorte qu'un déversement se sera déplacé plusieurs kilomètres une fois que les équipes d'intervention seront en mesure d'agir sur le terrain. Si ce déversement survenait dans un port et que le produit déversé était de l'essence, il pourrait y avoir accumulation de vapeurs et risque d'explosion. Enfin, la probabilité de bris d'un pipeline est au moins 7 fois moindre que pour un navire.

DM68 – Groupe Lussier

À titre de précision, le site sur la photo identifiée « Lussier Centre du Camion 2006 » ne serait pas affecté quel que soit le tracé retenu. Par contre, le site sur la photo identifiée « Excellence/Lussicam 2006 » localisée au sud-ouest de la sortie 105 de l'autoroute 20 serait affecté par la variante « N » analysée par Ultramar.

DM71 – Dominique Pelletier

Mémoire

Page 5, 6^{ième} point : «*Circulation de véhicules lourds*»

Rectificatif

Un erratum a été émis pour corriger ce point. La circulation de véhicules lourds n'est pas une activité interdite. Elle fait partie des activités nécessitant une permission.

Page 8, 2^{ième} paragraphe : «*...pourquoi le propriétaire ne percevrait-il pas un loyer de façon perpétuelle afin de dédommager l'inconvénient de vivre avec l'oléoduc sur son terrain.* »

Rectificatif

Le propriétaire peut choisir de recevoir sa compensation sous forme d'annuités réparties sur la période qu'il souhaite, allant à perpétuité.

DM72 – Denis Durand, économiste

Mémoire et transcription

Recommandation 1

Transcription page 43 du document DT12, ligne 1894

Il est mentionné par monsieur Durand que : *«même suite à une compensation, des banques de terres devraient être réservées et proposées pour les agriculteurs les plus touchés, car elles deviennent nécessaires pour sauvegarder la productivité de leur entreprise».*

«.....à chaque fois qu'on enlève, par exemple, 36 hectares au total de terre, il faudra créer une bande de terres agricoles.....»

Rectificatif

Le pipeline souterrain sera enfoui à un minimum de 1,2 mètre en zone cultivée et 0,9 mètre en zone boisée. Par conséquent, toutes les activités agricoles courantes pourront se poursuivre comme antérieurement après la construction, la seule limitation étant la construction de structures permanentes et la plantation d'arbres sur l'emprise de la conduite, laquelle a d'ailleurs été réduite de 23 mètres, retenue à l'origine, à seulement 18 mètres.

Par ailleurs, Ultramar mettra en application son programme de compensation forestière pour atténuer les inévitables coupes d'arbres, fort limitées au demeurant, qui devront être réalisées pour la construction du pipeline. Ce programme fera en sorte, une fois achevé, que le couvert forestier protégé sera plus étendu qu'il ne l'est actuellement sur le territoire des MRC de Lajemmerais, de la Vallée-du-Richelieu et des Maskoutains.

Page 42, ligne 1846 : *«Le pétrole, en fait le pipeline permettrait de stabiliser les prix en offrant une capacité supplémentaire de transport....»*

Rectificatif

L'ajout d'un mode de transport, vers un grand centre comme Montréal, comme le pipeline, n'aurait aucune incidence sur les prix au détail des produits pétroliers.

Page 44, ligne 1910 : *«Curieusement, cette troisième bande-là n'est pas parallèle avec les deux premières, mais est en triangle».*

Rectificatif

Il ne s'agit pas d'une contrainte à l'agriculture. Le pipeline souterrain sera enfoui à un minimum de 1,2 mètre en zone cultivée et 0,9 mètre en zone boisée. Par conséquent, toutes les activités agricoles courantes pourront se poursuivre comme antérieurement après la construction. Un tracé alternatif, dans cette région, aurait nécessité la coupe de plusieurs arbres et par conséquent aurait eu un impact négatif sur l'environnement.