

Annexe 7

Syndicat de l'UPA Bagot

Soirée d'Information concernant le pipeline Saint-Laurent d'Ultramar

**Le Jeudi 11 août 2005
20 h 30**

**Salle Chez Jacques
619 Principale
La Présentation, 450-796-3469**

Proposition d'ordre du jour

- 1- Ouverture de la réunion;
- 2- Consignes pour la réunion ;
- 3- Retour sur les objectifs de la réunion :
 - A. Faire le point sur le projet de pipeline d'Ultramar;
 - B. Doit-on travailler sur un changement de tracé pour le pipeline?
- 4- Le point sur le projet de pipeline :
 - A. Historique du dossier :
 - Projet de pipeline de 1992;
 - Début des discussions en mars 2005 pour nouveau pipeline;
 - Tracé privilégié par Ultramar présenté en juin;
 - Rencontre des propriétaires concernés par le tracé;
 - Début d'une réflexion sur le tracé au sein des syndicats de base;
 - B. Négociations en cour :
 - Mesures de mitigation;
 - Compensation;
 - Tracé;
- 5- Divers;
- 6- Fin de la réunion.

Annexe 8



Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe
3800, boul. Casavant Ouest
Saint-Hyacinthe (QC) J2S 8E3
Téléphone : (450) 774-9154
Télécopieur : (450) 778-3797

Saint-Hyacinthe
Le 25 novembre 2005

Monsieur Louis Bergeron, ing. MBA
Directeur principal
Développement des affaires et Gestion des terminaux
2200, avenue McGill College
Montréal (Québec) H3A 3L3

**OBJET : Suivi de la rencontre du 18 novembre entre Ultramar
et la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe (comité restreint)**

Monsieur,

À la suite de notre rencontre du 18 novembre, la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe désire vous transmettre ses commentaires et orientations.

Ainsi, lors de cette réunion, nous avons tenté de trouver des alternatives au tracé que vous privilégiez. En effet, nous avons constaté votre ouverture à utiliser la servitude ESSO *sur une partie de celle-ci*, tel que nous vous le recommandions.

Par ailleurs, après réflexion en comité régional, nous croyons que les 2 tracés de contournement proposés (secteur de la rue Martineau et zone industrielle de Belœil et Saint-Mathieu) ont plus d'impacts sur le milieu agricole que la simple utilisation de la servitude d'ESSO sur toute la longueur du territoire de notre Fédération, entre Sainte-Hélène et Saint-Mathieu.

Même si les membres du comité sont conscients de certaines difficultés du tracé « ESSO », nous demeurons convaincus que ces obstacles sont surmontables. Par conséquent, nous croyons toujours que le tracé « ESSO » est celui de moindre impact pour le monde agricole. Ce tracé pourra être réalisé de façon sécuritaire tout en étant respectueux de toutes les populations touchées par celui-ci.

Si vous considérez que le tracé « ESSO » n'est pas utilisable sur toute sa longueur, des contournements avec impact minimum sur l'agriculture devront être trouvés. Par exemple, vous devrez considérer sérieusement la juxtaposition ponctuelle de votre future emprise avec celle de l'autoroute Jean-Lesage.

Si vous désirez en discuter plus longuement, n'hésitez pas à communiquer avec nous.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Pour France Beaudry, élue porteuse du dossier
Membre de l'exécutif de la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe

Simon Trépanier
Agent syndical

Annexe 9

RECOMMANDATIONS ARGUMENTAIRES DU COMITÉ TECHNIQUE DE LA TABLE DE CONCERTATION INTERRÉGIONALE SUR LE PROJET « PIPELINE ST-LAURENT » DE LA SOCIÉTÉ ULTRAMAR 29 SEPTEMBRE 2006

INTRODUCTION :

Le Comité technique issu de la table de concertation interrégionale de sur le projet « pipeline St-Laurent » de la société Ultramar a élaboré, selon le mandat qui lui a été confié, une série de recommandations visant à justifier un tracé alternatif de moindre impact pour le passage d'une infrastructure de transport de produits pétroliers sur le territoire des M.R.C. de Lajemmerais, La Vallée-du-Richelieu et Les Maskoutains. À cet effet, le Comité technique a reposé les arguments justifiant la localisation d'un tracé alternatif sous l'angle des thèmes suivants :

- La sécurité des personnes et des biens ;
- Le développement durable et la protection de l'environnement ;
- Les activités agricoles et autres activités économiques ;
- La protection et la mise en valeur du paysage ;
- Les mesures d'atténuation et les programmes compensatoires destinés à la communauté.

De plus, le Comité technique a établi un corridor alternatif qui, selon lui, permettrait de minimiser les contraintes à la fois associées aux milieux de forte activité humaine ainsi qu'aux milieux naturels et sensibles. La carte localisant le corridor alternatif préconisé est exposé en annexe de ce document. Finalement, pour ce qui est du tracé plus précis, le Comité recommande que les municipalités locales touchées par le projet, avec la participation des M.R.C. concernées, établissent elles-mêmes la localisation exacte du pipeline, en tenant compte des éléments particuliers et des problématiques spécifiques sur leur territoire respectif.

LES RECOMMANDATIONS ARGUMENTAIRES :

1. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) serait situé à proximité de plusieurs secteurs résidentiels alors qu'il est relativement éloigné des secteurs moins contraignants. Puisque la sécurité publique est au cœur des préoccupations liées à ce projet, il serait primordial que la conduite puisse en priorité, être située loin des secteurs sensibles comportant une concentration significative d'activités humaines ;
2. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) comporte des difficultés d'accès considérables en cas d'intervention ou d'entretien de la conduite (et des équipements afférents) car il est situé en plein milieu de zones cultivées, et non à proximité de voies de circulation. Ceci peut également entraîner des coûts

- supplémentaires reliés à la sécurité publique pour certaines interventions en matière de protection contre les incendies ;
3. L'implantation d'un nouveau pipeline sur le territoire contribuera à augmenter le niveau de risque de déflagration, de fuite ou d'accident. Il sera important de quantifier ce nouveau risque et de s'assurer que le promoteur prendra la responsabilité financière afin de compenser les frais qu'engendrera cette augmentation du niveau de risque, tel que les frais de formation du personnel responsable de la sécurité civile et le coût d'achat et d'entretien des équipements qui devront être utilisés;
 4. Dans un objectif de développement durable, tout nouveau projet d'infrastructure doit chercher à réutiliser, à revaloriser et à recycler les infrastructures existantes. En n'utilisant aucun élément de la servitude détenue par Imperial Oil (ESSO), le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) ne met pas l'emphase sur cette approche ;
 5. Puisque le couvert forestier des trois MRC concernées est inférieur aux 30 % idéalement visés (Vallée-du-Richelieu 17 %, Lajemmerais 18 % et Des Maskoutains 11 %), il est souhaitable de conserver le plus de superficies forestières possible. Pourtant, le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) traverse certains bois et ils devront alors être coupés de la largeur de l'emprise désirée (de 12 à 18 mètres);
 6. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) traverse plusieurs bois qui sont protégés ainsi que des milieux d'intérêt écologique sensibles dont, en particulier, le bois de Verchères et le corridor forestier de Saint-Charles. Ceci n'est pas désirable;
 7. De nombreux cours d'eau sillonnent les territoires des MRC Vallée-du-Richelieu, Des Maskoutains et Lajemmerais. Le tracé d'infrastructures linéaires telles que pipelines, gazoducs ou routes ont tous avantage à minimiser le croisement de ces cours d'eau afin de réduire les impacts sur le milieu hydrique ;
 8. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) prévoit la création d'une **nouvelle** servitude en zone agricole permanente, imposant notamment des contraintes significatives pour l'agriculture. L'utilisation de servitudes déjà existantes est donc souhaitable afin de réduire les contraintes à l'agriculture ;
 9. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) ne suit pas le cadastre (ligne de lot) des terres. En général, l'installation d'infrastructures linéaires telles que pipelines, lignes de transport d'électricité ou routes ont tous avantage à suivre le cadastre afin de réduire les impacts. De cette façon, l'enclavement de terres et la nécessité de circuler dans la servitude s'en trouvent minimisés ;
 10. Si un projet d'ordre industriel, tel un pipeline pétrolier, doit s'implanter dans une région, on doit chercher à localiser cette infrastructure prioritairement dans une servitude existante ou dans un secteur à zonage industriel, s'ils sont présents. Le territoire agricole doit être utilisé en priorité pour les activités agricoles.

11. La localisation d'infrastructures - telles des vannes de sectionnement - le long de la servitude du tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) aura un impact visuel significatif sur le paysage et sur la vocation récréotouristique de certains secteurs, comme celui du chemin des Patriotes et la route 223;
12. Au-delà des compensations individuelles que recevront les propriétaires de terres touchés par le projet, le Pipeline Saint-Laurent aura un impact **collectif** sur la population du Québec. Perte de terrains boisés, impact sur les milieux fragiles, pression sur la population de plantes rares, tels sont des exemples d'éléments qui doivent faire partie des compensations collectives à défrayer par les promoteurs et pour le moment, elles n'ont pas été annoncées par Ultramar ;
13. La venue d'une nouvelle infrastructure de type pipeline pétrolier engendrera des dépenses supplémentaires pour les MRC et municipalités concernées (modifications du schéma d'aménagement, des règlements municipaux, frais pour la sécurité civile, tenue de multiples réunions de travail autour du projet, etc.). Ces dépenses, directes et indirectes, doivent être compensées par les promoteurs du projet, autant en fonction de leurs inconvénients qu'en rendant compte des efforts et investissements fait par la communauté. Pour le moment, ces compensations n'ont pas été annoncées par Ultramar.