

**MÉMOIRE
PROJET PIPELINE SAINT-LAURENT
D'ULTRAMAR**

PRÉSENTÉ AU BAPE

**PAR LA
FÉDÉRATION DE L'UPA
DE SAINT-HYACINTHE**



LE 16 AVRIL 2007

TABLE DES MATIÈRES

1.	Présentation de la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe	3
2.	Introduction.....	5
2.1	Mise en contexte du projet	5
2.2	Les répercussions prévues et les mesures d'atténuation proposées dans l'étude d'impact.....	6
3.	Historique des négociations avec le promoteur	7
3.1	Objectifs généraux de l'UPA en lien avec le projet Pipeline Saint-Laurent	8
3.2	Mars 2005 à juin 2005 : corridors et autorisation pour prise de relevés terrains.....	9
3.3	Juin 2005 à décembre 2005 : tracé privilégié, déjà	10
3.4	Janvier 2006 à mars 2007 : la concertation régionale	12
4.	Analyse de l'étude d'impact d'Ultramar	13
4.1	Détermination des variantes à étudier.....	13
4.2	Pondération des critères d'évaluation des variantes	14
4.3	Exemple d'opinions non chiffrées.....	15
5.	Le tracé : impacts sur les terres agricoles et forestières de la région	16
5.1	L'orientation des terres et les infrastructures existantes	17
5.2	La protection des secteurs boisés	19
5.3	Le réseau de drainage des producteurs agricoles	19
5.4	Les restrictions reliées à la servitude	20
6.	Solution : la servitude ESSO	22
7.	Conclusion et perspectives	24

ANNEXES

1. Présentation de la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe

Le territoire couvert par la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe correspond plus ou moins à celui de la Montérégie-Est. Il s'étend de Sorel jusqu'à la frontière américaine et ce, en longeant la rivière Richelieu de part et d'autre pour la partie Beloeil/Sorel. Son territoire est aussi délimité par les municipalités de Sainte-Christine, Lac Brome et Frelighsburg (voir carte A). Notre région agricole est située à proximité de grands centres urbains.

Elle regroupe au total 4462 entreprises agricoles et plus de 6314 productrices et producteurs agricoles, ce qui en fait la première région agricole du Québec. En 2005, le territoire compris à l'intérieur de la zone agricole représentait plus de 85 % de la superficie totale et les entreprises agricoles enregistrées au MAPAQ occupaient près de 75 % de ce territoire. En 2001, la main-d'œuvre agricole en Montérégie représentait 15 400 emplois¹, soit plus de 20 % des emplois disponibles pour l'ensemble du secteur bioalimentaire. Sur le plan provincial, cela représente 26 % des emplois agricoles. En 2001, pour le territoire de la Fédération, les revenus agricoles totaux bruts s'élevaient à près de 1,1 milliard de dollars. La MRC des Maskoutains produit pour près du tiers des revenus totaux agricoles du territoire de la Fédération. Les MRC Haut-Richelieu et Brome-Missisquoi quant à elles regroupent près de la moitié des revenus totaux agricoles.

La Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe regroupe au sein de son conseil d'administration 31 syndicats affiliés, dont 16 syndicats de base et 15 syndicats spécialisés. Elle peut compter sur l'engagement direct de plus de 329 productrices et producteurs agricoles à titre d'administrateurs. En date du 31 décembre 2006, le taux de membership était de 99 %.

La Fédération a toujours travaillé autour du même but, soit de permettre à l'ensemble des productrices et producteurs agricoles de gagner leur vie en sécurisant leur revenu et en respectant leurs coûts de production. Par son rôle déterminant en milieu agricole, elle siège au sein de plusieurs organismes et comités : Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CREM), Conseil du développement bioalimentaire de la Montérégie (CDBM), Conférence régionale des Élus (CRÉ), Conseil de gestion du bassin de la Yamaska (COGEBY), Comité de concertation et de valorisation du bassin de la rivière Richelieu (COVABAR), Comité du bassin versant de la Baie Missisquoi (CBVBM), Emploi-Québec, Centre régional d'établissement en agriculture (CREA), Centre régional de formation en agriculture (CRFA) et de façon décentralisée, par le biais des syndicats de base, au sein des comités consultatifs agricoles des MRC et CLD.

¹ Portrait bioalimentaire régional de la Montérégie, MAPAQ, 2002

2. Introduction

2.1 Mise en contexte du projet

La compagnie Ultramar ltée a proposé la construction d'un oléoduc entre sa raffinerie de Lévis et son terminal de Montréal-Est de manière à sécuriser le transport de ses produits en plus d'assurer un approvisionnement constant de son centre de distribution. Selon le promoteur, la construction de l'oléoduc lui permettrait également de faire face à la demande croissante des marchés de Montréal et de l'Est de l'Ontario. Situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, le tracé proposé chevauche quatre régions administratives (Chaudière-Appalaches, Centre-du-Québec, Montérégie et Montréal), huit MRC ainsi que les villes de Lévis, de Longueuil et de Montréal.

Le projet d'Ultramar prévoit la mise en sol d'une conduite en acier d'un diamètre extérieur de 40,6 cm (16 pouces) pour relier la raffinerie de Lévis au terminal de Montréal-Est. Cette conduite, dont la longueur totale est estimée à environ 245 km, servirait au transport de l'essence, du diesel, du mazout et du carburant pour moteur à réaction. L'oléoduc serait enfoui à une profondeur minimale de 1,2 m en milieu cultivé et de 0,9 m en milieu boisé. Le projet comprend aussi l'installation de certaines structures hors sol, soit 30 vannes de sectionnement, six gares de raclage ainsi que deux postes de pompage et certaines modifications et/ou ajouts aux installations de départ à Lévis et d'arrivée au terminal de Montréal-Est. Deux postes de pompage devraient s'ajouter dans le futur et sont inclus dans la présente étude, donc un dans la région de Saint-Hyacinthe. Selon le promoteur, le projet Pipeline Saint-Laurent représente un investissement de 232,4 millions de dollars. La mise en exploitation est prévue pour 2008.

En ce qui a trait au territoire agricole couvert par la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe (FUPASH), le tracé privilégié par le promoteur coupe de biais l'ensemble des terres qui seraient traversées par celui-ci. Le tracé, incluant les variantes avancées, touche six des 16 syndicats de base affiliés à la FUPASH, tel que décrit ci-dessous :

Municipalités	Syndicats de base
Sainte-Hélène de Bagot	Maska
Saint-Simon	Bagot
Saint-Hyacinthe	
La Présentation	Vallée Dorée
Saint-Charles	
Sainte-Marie-Madeleine	Beau Vallon
Sainte-Madeleine	
Saint-Hilaire	Rouville
Saint-Marc-sur-Richelieu	
Beloeil	Ceinture Verte
Saint-Mathieu de Beloeil	

Sur le territoire de la FUPASH (carte A), le projet affecte approximativement 110 fermes et ce, sur quelque 50 km de long. Ceci représente 20 % de tout le projet du pipeline et

16 % de tous les propriétaires touchés. Sur le territoire de la FUPASH, 8 % du tracé se retrouve en zone forestière tandis que de 92 % est en milieu cultivé. Fait important : seulement 0,5 % du tracé privilégié est situé en zone blanche et 99,5 % du tracé est donc en zone agricole permanente sur le territoire de la FUPASH. Ce tracé privilégié impose la création d'une nouvelle servitude de 18 mètres de large, ce qui représente environ 100 ha sur l'ensemble du territoire. La très grande majorité des terres cultivées du secteur sont drainées par des réseaux souterrains de conduite de plastique et celles-ci sont souvent enfouies entre 0,9 et 1,2 mètres de profond.

2.2 Les répercussions prévues et les mesures d'atténuation proposées dans l'étude d'impact

Selon l'étude d'impact, la mise en place de cette conduite nécessiterait l'utilisation d'une emprise permanente de 18 m de largeur, d'une aire temporaire de travail adjacente d'une largeur approximative de 10 à 15 m et d'aires supplémentaires de travail lors du franchissement d'obstacles comme une route ou un cours d'eau. L'installation de l'oléoduc entraînerait une perte de récolte de possiblement deux ans et une perturbation des activités agricoles sur les superficies sous servitude temporaire et permanente. De plus, une perte permanente de 187 ha en milieu boisé, dont plus de 10 ha sur le territoire de la FUPASH serait constatée une fois les travaux réalisés. La conduite traverserait, entre autres, le boisé de Verchères et le corridor forestier de Saint-Charles, secteurs qui présentent un grand intérêt du point de vue de la biodiversité et du patrimoine forestier. Parce que le tracé privilégié n'est pas perpendiculaire au cadastre et aux réseaux de drains, ces derniers devront être repositionnés et réparés pour retrouver leur efficacité d'origine une fois la construction du pipeline terminée. De plus, la nouvelle servitude permanente imposera des contraintes aux propriétaires qui poursuivront la culture de celle-ci.

Le tracé proposé nécessiterait également le franchissement de plusieurs cours d'eau importants, dont les rivières Richelieu et Yamaska. Selon l'étude d'impact, le forage directionnel serait privilégié. Cette technique permettrait, en passant sous les obstacles, de réduire de façon significative l'impact sur le milieu aquatique. L'emprise de l'oléoduc affecterait de manière permanente une superficie qui totalise environ 3,7 ha de milieux humides. L'étude d'impact prévoit la remise en état de la zone temporaire de travail en recréant les conditions d'origine afin de favoriser un retour adéquat de la végétation.

Selon le promoteur, le projet aurait des impacts positifs sur le plan de la qualité de vie des riverains demeurant à proximité des infrastructures de transport utilisées présentement, soit les trains-blocs et les navires et par la réduction des trafics ferroviaire et maritime. De plus, la population en général bénéficierait de la réduction des émissions de gaz à effet de serre de ces deux moyens de transport. Sur le plan économique, le promoteur prévoit que la réalisation du projet entraînerait la création de près de 2000 emplois directs et indirects pendant la phase de construction et, par la suite, de 13 postes permanents pour assurer l'exploitation de l'oléoduc. Une fois en activité, il générerait également des retombées fiscales en taxes municipales et scolaires pour les municipalités traversées par l'oléoduc.

Le présent mémoire vise à présenter au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement la position de la Fédération régionale de l'UPA de Saint-Hyacinthe (FUPASH) et de ses syndicats affiliés. Le mémoire se divise en six parties :

- 1- Mise en contexte du projet;
- 2- Historique des négociations avec le promoteur;
- 3- Analyse de l'étude d'impact d'Ultramar;
- 4- Description des impacts sur les terres agricoles de la région;
- 5- Présentation de la solution préconisée : la servitude ESSO;
- 6- Conclusion et perspective.

3. Historique des négociations avec le promoteur

La Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe a une longue expérience d'analyse et de recommandations en terme d'infrastructure de transport d'énergie. Dans le passé, elle a été mise à contribution lors de la réflexion entourant la construction de nombreux pipelines, surtout de type « gazoduc ». Mentionnons les pipelines TQM et PNGTS, qui ont été réalisés au cours des dernières années et celui de TransCanada Pipelines, qui pourrait se construire durant l'été 2007 dans la région de Saint-Sébastien. Aussi, de nombreuses lignes de transport d'électricité ont été construites ou réparées récemment sur le territoire de la FUPASH. Tous se souviendront de la ligne Hertel-Des Cantons, ou encore de la reconstruction en Montérégie de nombreuses lignes à la suite du verglas de janvier 1998. Pour chacun de ces projets, nous avons été consultés, rencontrés et nous avons contribué à la réflexion des promoteurs afin que ceux-ci puissent réaliser leur projet en accord avec le milieu agricole et forestier. La FUPASH n'a pas le mandat d'être pour ou contre ce genre de projets; elle œuvre à s'assurer que les projets auront des impacts minima pour le monde agricole et forestier. Nous émettons des suggestions et des recommandations afin que les promoteurs puissent mieux connaître les réalités que nous vivons. Par la suite, les projets sont ajustés à ces réalités et ils sont alors réalisés en accord avec les représentants des milieux concernés.

Malheureusement pour Ultramar, le projet Pipeline Saint-Laurent ne fait pas partie des projets qui ont su obtenir une concertation du milieu où il pourrait être construit et ce, malgré les efforts répétés de la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe et de ces syndicats affiliés. C'est pourquoi nous avons demandé la tenue d'audiences du BAPE. De plus, il nous apparaît important de dresser tout d'abord ici un bref historique de ce dossier.

Historique de la démarche

À l'instar de quatre autres Fédérations régionales, la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe a été contactée en février 2005 par la compagnie Ultramar afin de fixer une date de rencontre en vue de la présentation d'un projet de pipeline. La rencontre fut tenue en mars de la même année. Dès lors, les cinq Fédérations régionales de l'UPA touchées par le projet ont informé la Confédération de l'UPA du projet en question car elle n'avait pas été mise au courant des démarches effectuées par la pétrolière en région. S'en est suivi la création d'un « comité technique provincial » afin de travailler

sur les enjeux *provinciaux* du projet. Dès le départ, un plan de travail a été établi et des objectifs ont été dressés.

3.1 Objectifs généraux de l'UPA en lien avec le projet Pipeline Saint-Laurent

- Minimiser les impacts du projet d'Ultramar pour les producteurs agricoles et forestiers concernés;
- Prôner un traitement collectif et équitable pour tous les producteurs agricoles touchés par le projet :
 - En terme de mesures de mitigation;
 - En terme de compensations financières ou autres.
- S'assurer que les intérêts juridiques des producteurs soient bien protégés par le biais de contrats types.

Par la suite, le travail a été réparti entre le niveau provincial et le niveau régional.

Le « comité technique provincial » a été composé de cinq Fédérations régionales, d'une Fédération spécialisée (Fédération des producteurs de bois) et de représentants de la Confédération de l'UPA. Ce comité a été en négociation directe avec Ultramar concernant son mandat. Celui-ci se résume comme suit :

Mandat du comité technique provincial
<ul style="list-style-type: none">- Négocier avec la pétrolière les compensations de base à verser aux producteurs agricoles touchés;- Établir des mesures de mitigation et de gestion de l'emprise du pipeline;- Négocier et co-rédiger les contrats types qui seront utilisés avec les producteurs agricoles touchés par le projet;- Co-rédiger un document nommé « entente-cadre » afin de publiciser le mode de compensation, les mesures de mitigation, la gestion de l'emprise et les contrats types.

Tout au long des négociations, la principale balise utilisée fut l'Entente sur le passage des lignes de transport en milieu agricole et forestier, négociée entre Hydro-Québec et l'UPA en 1986 et périodiquement remise à jour depuis lors. Ce type d'entente établit les bases de négociation et outille ainsi les propriétaires de terres agricoles et forestières dans leurs négociations de gré à gré avec les promoteurs.

À la suite de plusieurs mois de travail et de négociations *provinciales*, le document nommé « entente-cadre » a été rendu public en octobre 2006, à la satisfaction des deux parties. C'est cette entente qui est présentement utilisée par le promoteur afin d'informer les propriétaires sur les compensations de base qu'il prévoit verser.

Par ailleurs, du côté régional, la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe a formé elle aussi un « Comité technique régional » afin d'analyser plus en détails les tenants et aboutissants des enjeux *régionaux* du projet. Ce comité est composé de huit producteurs agricoles (membres des six syndicats de base touchés par le projet) et d'un agent syndical, qui assure le soutien technique du groupe. Ce comité a été en négociation directe avec Ultramar concernant principalement le tracé du pipeline. Le mandat du comité régional se résume ainsi :

Mandat du comité technique régional

- Suggérer un tracé de moindre impact sur les milieux agricole et forestier pour le territoire concerné;
- Communiquer l'état d'avancement du dossier auprès des producteurs touchés et sonder la base sur ces besoins dans ce dossier;
- Commenter les cahiers de compensations, de gestion de l'emprise et de mesures de mitigation auprès de la Fédération régionale afin qu'elle en fasse sa propre position;
- En lien avec les syndicats de base concernés, négocier avec Ultramar lors de l'interprétation terrain du cahier de compensation.

Depuis mars 2005, les membres du comité technique de la FUPASH ont rencontré la pétrolière Ultramar à plus de 10 reprises afin d'échanger sur les préoccupations agricoles et forestières du milieu (annexe 2). L'objectif était de négocier et d'établir un tracé de moindre impact. Les échanges se sont tenus en trois temps :

3.2 Mars 2005 à juin 2005 : corridors et autorisation pour prise de relevés terrains

D'entrée de jeu, nous avons pris connaissance du projet de pipeline en mars 2005. Il a fallu se réunir à plusieurs reprises pour analyser le projet, les corridors proposés, les mesures de mitigation avancées par le promoteur, etc. Par la suite, les membres du comité technique régional ont amené le projet au niveau local afin d'en discuter avec les conseils d'administration des six syndicats de base touchés. Au départ, trois corridors étaient à l'étude (dont deux sur notre territoire). Après analyse et consultation, la Fédération a rejeté d'emblée celui nommé « corridor Nord ». Cette position a été transmise à Ultramar dès le début des travaux de négociation, soit le 29 avril 2005 (annexe 3). Par ailleurs, dans cette même lettre, la FUPASH invitait Ultramar à nous présenter des cartes plus précises du « corridor autoroute », car il était impossible de bien identifier le secteur concerné avec les outils fournis à cause de l'échelle trop grande des documents distribués.

Au début de l'été de la même année, Ultramar nous a demandé l'autorisation d'accéder aux terres des producteurs agricoles afin de procéder à des relevés techniques essentiels à la construction de l'étude d'impact. Faisant preuve de bonne foi, l'UPA a établi avec Ultramar un formulaire d'« autorisation pour relevés » afin de permettre au

promoteur de poursuivre son projet (annexe 4). Nous avons même averti les producteurs agricoles du territoire qu'Ultramar allait les contacter pour effectuer des relevés et qu'un formulaire a été approuvé par l'UPA. Les discussions étaient alors cordiales entre les deux parties.

3.3 Juin 2005 à décembre 2005 : tracé privilégié, déjà ?

En juin 2005, Ultramar a organisé des rencontres d'information pour les futurs propriétaires touchés par le projet de pipeline. Bien qu'appréciant toutes initiatives d'informations supplémentaires, la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe a été fort surprise de constater que seuls les propriétaires visés par un seul tracé ont été invités à ces rencontres. Dans la lettre envoyée aux propriétaires (annexe 5), on y mentionne que « votre propriété a été identifiée comme étant située à l'intérieur d'un tracé maintenant privilégié ». Le concept de « corridor » avait disparu. De plus, on mentionnait dans la lettre que « les rencontres tenues au cours des derniers mois (...) avec les autorités gouvernementales et municipales, avec les Fédérations de l'Union des producteurs agricoles (...) ont permis de retenir un tracé beaucoup plus précis ». Pourtant, nous étions encore à analyser les options et variantes possibles sur notre territoire ! Comment était-il possible de convier - à ce moment-ci - les propriétaires d'un seul et unique tracé ? De plus, pourquoi citer les résultats de consultation où seul le rejet du « corridor NORD » avait été annoncé par la FUPASH? Dès lors, la Fédération a été plus inquiète du bon vouloir du promoteur.

Avions-nous encore la possibilité d'émettre notre opinion sur un tracé de moindre impact alors qu'Ultramar venait d'en décréter un? Quelle écoute allait-t-on donner au comité technique régional de la Fédération de Saint-Hyacinthe dans ce contexte? Y'avait-il encore lieu de se réunir? Nous avons été déstabilisés.

Les rencontres d'Ultramar du mois de juin 2005 se sont tenues, non sans un certain niveau de tension. Lors des premières rencontres, les responsables du dossier « Ultramar » des Fédérations régionales de l'UPA n'étaient pas autorisés à y assister, ce qui n'a pas contribué à apaiser les inquiétudes des producteurs agricoles et forestiers présents. Heureusement, après discussion, il a été possible de participer.

Dans la région de Saint-Hyacinthe, trois rencontres se sont tenues. Lors de celles-ci, la Fédération de Saint-Hyacinthe a pu constater la précision du tracé proposé par Ultramar sur son territoire avec l'aide des grandes cartes qui étaient présentées sur des chevalets. Le tracé était situé essentiellement le long des lignes électriques d'Hydro-Québec, du côté sud de celles-ci. Certains endroits restaient à préciser, comme aux abords des principales routes et près des cours d'eau d'importance, comme les rivières Yamaska et Richelieu par exemple. Aucune variante n'était alors présentée aux propriétaires. Et aucun propriétaire des potentielles variantes n'a été invité non plus. Pourtant, l'étude d'impact était loin d'être complétée : nous venions tout juste de donner notre accord afin d'effectuer des relevés techniques sur le territoire. Et rappelons-nous que l'étude a été déposée au BAPE que 11 mois plus tard, soit en mai 2006.

Si la réflexion au sein d'Ultramar était déjà faite, pourquoi ne pas nous avoir présenté le tracé privilégié dès le départ afin d'obtenir nos commentaires et suggestions? Le tracé privilégié a été présenté aux propriétaires en même temps qu'à la FUPASH.

Certes, d'annoncer dès juin 2005 un tracé privilégié a considérablement nui à la concertation **interne** au sein de l'UPA. À partir de ce moment là, il est devenu plus difficile pour la Fédération régionale de l'UPA de proposer d'autres variantes. En effet, bien que notre mandat est de protéger le patrimoine des terres agricoles du Québec et de défendre l'intérêt de nos membres, il nous a toujours été difficile d'identifier nous-même un tracé précis de moindre impact en zone agricole car celui-ci passe inévitablement chez l'un de nos membres. C'est pourquoi nous avons toujours préféré émettre nos commentaires généraux d'avance directement au promoteur et c'est à celui-ci d'identifier par la suite un tracé de moindre impact et de cibler les propriétaires visés. En ce qui a trait au projet Pipeline Saint-Laurent, Ultramar n'a malheureusement pas attendu nos suggestions : la compagnie a identifié rapidement son tracé privilégié et a tenu ses rencontres directement avec les propriétaires visés par son projet. Nous avons été déçus de cette approche de la pétrolière et à partir de ce moment précis, la confiance établie a fait place à une certaine méfiance.

Durant le mois de juin 2005 et malgré la tenue des rencontres organisées par Ultramar, la FUPASH a demandé à maintes reprises à la pétrolière la liste des producteurs qui sont touchés par le projet de pipeline. L'objectif était de pouvoir les consulter sur le tracé privilégié tout en documentant les caractéristiques précises de ce même tracé. Pour des raisons de confidentialité, la pétrolière n'a malheureusement pas voulu partager sa liste à ce moment là. C'est pourquoi la FUPASH a dû effectuer elle-même un fastidieux travail de recherche de titres de propriétés pour son territoire. Ceci a retardé notre prise de position dans le dossier. Malgré tout, avec les informations recueillies auprès des MRC et des municipalités concernées, la démarche a finalement permis d'établir une liste des producteurs touchés tout en documentant les différentes variantes de tracé qui pouvaient être intéressantes. Grâce à cette liste, il a été possible de faire des envois postaux aux gens qui pouvaient être concernés par ces variantes du tracé (2 septembre et 22 décembre 2005 en annexe 6). Une rencontre d'information et de concertation s'est d'ailleurs tenue à la Salle Chez Jacques à La Présentation le 11 août 2005 (annexe 7). De plus, le sujet a été discuté lors des conseils d'administration et des congrès locaux des six syndicats de base concernés par le projet et par la suite, à l'assemblée générale annuelle de la FUPASH en septembre 2005.

De surcroît, mentionnons également que le 17 juin de la même année, la pétrolière a fait adopter par l'Assemblée nationale son projet de loi 229, permettant l'expropriation des propriétaires récalcitrants. Ceci n'a pas contribué à rassurer ni la FUPASH, ni les propriétaires touchés par le projet.

Malgré les rencontres organisées par Ultramar et le projet de loi adopté en juin 2005, le comité technique régional était prêt à rencontrer la pétrolière et à discuter avec elle à propos du tracé. Plusieurs réunions se sont tenues de juillet à décembre mais malheureusement, Ultramar est resté ferme dans sa position : le tracé privilégié est celui de moindre impact. Malgré la démonstration des inconvénients vécus en zone verte par le passage du pipeline et les possibles alternatives proposées par la Fédération, aucun changement de tracé n'a été retenu par Ultramar afin de répondre aux préoccupations de l'UPA (annexe 8). À quelques exceptions près, le tracé qui s'est retrouvé dans l'étude d'impact déposée en mai 2006 est donc en tout point identique à celui de juin 2005 :

celui-ci suit les lignes électriques d'Hydro-Québec et coupe en deux l'ensemble des terres agricoles et forestières du territoire.

Les négociations directes avec Ultramar en ce qui a trait au tracé se sont donc closes avec une absence de concertation avec la Fédération régionale de l'UPA.

3.4 Janvier 2006 à mars 2007 : la concertation régionale

Parce que la FUPASH était convaincue du besoin d'une vision régionale dans ce dossier, elle a participé à une table de concertation interrégionale qui a vu le jour au début de 2006. Issue d'une initiative des députés du secteur, la concertation a réuni à une même table de travail trois MRC, trois groupes dits « environnementaux » et la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe. Tous les participants ont justifié leur présence à cette table de concertation par l'inconfort vécu par le tracé privilégié par Ultramar et par les problèmes de communication entre les organismes précités et la pétrolière.

Le comité technique a identifié 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 cette table de concertation a découlé un comité technique, qui a reçu un mandat spécifique. Parce que le tracé privilégié par Ultramar n'était pas satisfaisant au niveau interrégional, le comité technique devait établir une série de recommandations visant à justifier un tracé alternatif de moindre impact pour le passage du pipeline sur le territoire des MRC de Lajemmerais, Vallée-du-Richelieu et des Maskoutains. Au total, 13 principes argumentaires ont été identifiés par le comité (annexe 9) et c'est à partir de ceux-ci que le comité interrégional a pu établir un corridor privilégié pour le projet de pipeline (annexe 10). Celui-ci permet de minimiser les contraintes à la fois associées aux milieux de forte activité humaine ainsi qu'aux milieux naturels, agricoles, forestiers et sensibles en général. La FUPASH a également adhéré à ces 13 « principes argumentaires ». Il est à noter que ce corridor reprend certaines des variantes proposées par le promoteur lui-même, ce qui pourrait s'avérer intéressant quant à sa possibilité d'application.

Pour ce qui est du tracé plus précis, le comité de concertation a travaillé avec les municipalités locales touchées par le projet, avec la participation des MRC concernées, afin d'établir la localisation souhaitée du pipeline, en tenant compte des éléments particuliers et des problématiques spécifiques sur leur territoire respectif. Le comité interrégional s'est finalement réuni de nouveau au début 2007 afin de prendre position sur un tracé final de moindre impact. Celui-ci a été présenté et adopté le 29 mars 2007, dans les bureaux de la MRC La Vallée-du-Richelieu.

C'est avec une bonne dose de satisfaction que la Fédération régionale de l'UPA de Saint-Hyacinthe a participé et constaté cette concertation régionale. Établir un tracé privilégié de moindre impact pour l'ensemble des acteurs du milieu a été tout un défi, mais à force de rencontres, de discussions et de travail, il a été possible de trouver un terrain d'entente sur plus de 80 % du tracé, à l'exception du contournement des villes de Saint-Hyacinthe et de Beloeil. C'est un travail de longue haleine et nous aurions espéré que le promoteur coordonne lui-même cette initiative. Faute de participation d'Ultramar, le milieu s'est pris en main.

Ultramar a d'ailleurs été invitée le 29 mars 2007 afin de se faire présenter ce tracé de concertation interrégional, mais la pétrolière ne s'est malheureusement pas présentée à la rencontre.

4. Analyse de l'étude d'impact d'Ultramar

C'est en septembre 2006 que la Fédération régionale de l'UPA de Saint-Hyacinthe a pris connaissance de l'étude d'impact du projet de Pipeline Saint-Laurent et ce, plus d'un mois avant sa distribution officielle par le biais du BAPE. Nous avons apprécié pouvoir faire lecture du document un peu plus tôt que prévu initialement, bien que cela n'ait point changé notre opinion concernant l'analyse et la méthodologie développées par le promoteur. À cet effet, nous souhaitons justement apporter ici quelques réflexions sur cette méthodologie et les opinions énoncées dans l'étude en question.

4.1 Détermination des variantes à étudier

Selon notre compréhension de l'étude d'impact, le promoteur a tout d'abord identifié 3 corridors afin de faire passer son pipeline. Par la suite, un seul corridor a été retenu. Dans celui-ci, des options de tracé ont été analysées sommairement. Cette analyse sommaire s'est effectuée sans méthode précise. Si une option paraissait « faisable », aux yeux du promoteur celle-ci était alors retenue pour analyse, sinon, elle était rejetée. Par la suite, les options « retenues » ont été analysées plus précisément grâce à des critères de pondération et un pointage a donc été attribué à chacune d'entre elles. Dès lors, les options « retenues » portent d'ailleurs le nom de « variantes ».

La FUPASH désire soulever un questionnement sur l'analyse *sommaire* des options initiales. On se souvient qu'une règle subjective a été utilisée pour discriminer ces options. Ainsi, dans le cas de l'option 12 mentionnée au volume 1, chapitre 5, page 5-13 (Emprise Esso), seule une partie de cette option a été retenue pour fins d'analyse et ceci est regrettable. 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.

- ⇒ **La FUPASH est d'avis que certaines options (telles que l'option 12 / Tracé ESSO) auraient dû être considérées comme des variantes au tracé. De la sorte, elles auraient fait l'objet d'une analyse plus précise et des critères de pondération auraient permis de mieux les comparer aux autres alternatives proposées.**

4.2 Pondération des critères d'évaluation des variantes

Selon notre compréhension de l'étude d'impact, les options « retenues » ont été analysées plus précisément grâce à des critères de pondération et un pointage a donc été attribué à chacune d'entre elles. Dès lors, les options « retenues » portent d'ailleurs le nom de « variantes ».

Par contre, nous sommes restés quelque peu amers de l'établissement de ces critères de pondération. Ainsi, selon ce qu'on a pu apprendre lors de la première partie des audiences, ces critères ont été établis par le promoteur lui-même et sont donc plutôt subjectifs. Ceci a d'ailleurs été soulevé par le président du BAPE lui-même.

Extrait de la transmission de la première partie des audiences, après-midi du 14 mars 2007, paragraphe 3345 et suivants :

*« Si vous accordez une valeur ou une pondération à un élément. Cette pondération-là vient d'où? Qui a déterminé la pondération? Est-ce qu'il y a eu un consensus? Ça vient d'où cette fameuse pondération-là? Parce que tantôt on voyait le pointage, mais vous dites: *Tel élément nous apparaît important. Pourquoi? Ça vient de où? Qui a décidé que tel élément du milieu physique pouvait l'emporter sur tel élément du milieu humain, par exemple? Il y a toutes sortes de façons de procéder. Je ne dis pas que la vôtre est mauvaise, mais il y a plusieurs approches qui sont imaginables et ce n'est pas toujours évident comment on est capable de dire: *celle-là l'emporte sur d'autres.*

Ce qui ressort souvent, c'est sur la valorisation d'un élément. Le public peut accorder une valeur différente à un élément d'un biologiste. On peut comprendre qu'un biologiste qui étudie des espèces menacées rares peut venir qu'à accorder beaucoup d'importance à ces espèces-là. C'est normal, il les étudie depuis des années. Des membres du public peuvent accorder une valeur différente à ce même élément-là et accorder une valeur très, très forte, par exemple, à des paysages. Donc, c'est-à-dire qu'on a là un caractère subjectif à l'intérieur d'une valorisation. Je crois qu'il faut toujours être prudent. »

De plus, lors qu'on se rapporte au volume 1, chapitre 5 de l'étude d'impact, en page 32, section « 5.6.1 Considération méthodologique générale », on mentionne que : « L'identification des critères de discrimination est basée sur l'expérience du promoteur (...) ». À notre connaissance, bien que le sous-traitant responsable de l'étude d'impact (UDA) a une certaine notoriété dans le milieu, le projet Pipeline Saint-Laurent est tout de même le premier pipeline que construit Ultramar.

Également, au volume 1, chapitre 5 de l'étude d'impact, en page 39, section « milieux agricoles », on mentionne au milieu du paragraphe : « (...) la longueur du tracé en zones cultivées demeure un critère important ». Nous comprenons donc que ce critère de longueur de tracé en zone agricole est considéré dans la comparaison des variantes. 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? Y'aurait-il pu y avoir un tracé qui ne coupe pas les terres de biais? Celui-ci aurait-il pu obtenir plus de points lors de l'analyse?

- ⇒ **Étant donné l'importance de l'agriculture et la qualité des terres de la région, la FUPASH est d'avis qu'un critère de pondération en lien avec la traverse des terres agricoles de biais aurait été nécessaire pour bien analyser et comparer les variantes.**

Finalement, au volume 1 du chapitre 5 de l'étude d'impact, en page 39, section « utilisation actuelle du territoire », on mentionne que : « favoriser l'insertion du pipeline en bordure d'emprises linéaires existantes (lignes électriques, voies ferrées, routes, pipeline, ...) permet de minimiser le morcellement des territoires agricoles et forestiers. ». Nous en comprenons que selon l'étude d'impact, suivre une ligne électrique ou suivre un pipeline existant évite le morcellement du territoire, ce qui est en partie vraie. Mais selon le promoteur, suivre une emprise de ligne électrique a-t-il le même impact que suivre une emprise de pipeline? Il semble que oui. Effectivement, en évaluant les variantes de tracé, le fait de suivre un pipeline existant a reçu le même pointage que de suivre une ligne électrique, ce qui n'est pas louable. Pour notre part, nous sommes d'avis que la contrainte pour la production agricole n'est pas du tout la même. Une ligne électrique impose une restriction de type « aérienne », avec le positionnement et le contournement de pylônes alors qu'un pipeline impose plutôt une restriction de type « souterraine », avec une obligation de contacter info-excavation en cas de travaux et un besoin d'autorisation avant d'effectuer certains travaux, ce qui est fort différent.

- ⇒ **Étant donné la différence majeure de contraintes entre une servitude de type ligne électrique et une servitude de type pipeline souterrain, la FUPASH est d'avis qu'un critère de pondération *différent* aurait dû être utilisé pour évaluer les diverses variantes en lien avec « l'insertion en bordure d'emprise linéaire existante », tel que présenté au tableau 5.15 de la page 5-40 du chapitre 1 de l'étude d'impact.**

4.3 Exemple d'opinions non chiffrées

Au-delà des chiffres, de la pondération et des analyses calculées, le promoteur fait également des commentaires d'ordre subjectif tout au long de l'étude d'impact. Dans certains cas, les commentaires formulés ne nous ont pas parus complets. Par conséquent, ils ne donnent pas une vision globale des discussions tenues localement.

Ainsi, on peut lire au volume 1, chapitre 5 de l'étude d'impact, en page 7, 2^e paragraphe (Option 3, qui consiste à juxtaposer l'emprise d'Ultramar à celle du projet Rabaska) :

« La juxtaposition des emprises des deux projets (Ultramar et Rabaska) constitue une avenue intéressante sur les plans environnemental et social. **Ce jumelage des conduites est positivement reçu par les intervenants du milieu, notamment au niveau des aménagistes qui sont favorables à l'opportunité de regrouper des emprises de même type sur le territoire. »**

Cependant, un peu plus loin, en page 13 de ce même chapitre, on parle de l'option 11, qui consiste à utiliser l'emprise ESSO (entre Drummondville et Boucherville), et dans ce paragraphe, on ne mentionne pas que ce jumelage des conduites est aussi positivement reçu par les intervenants des MRC Vallée-du-Richelieu, des Maskoutains et Lajemmerais et de la FUPASH, notamment au niveau des aménagistes, qui sont favorables à l'opportunité de regrouper des emprises de même type sur le territoire. Pourquoi ne pas avoir mentionné que le jumelage ESSO-Ultramar est positivement reçu dans la région? Ultramar a-t-il contacté ces instances? Le promoteur était-il au courant de ce fait?

Également, au volume 1, chapitre 5 de l'étude d'impact, en page 20, dans le tableau illustrant les avantages et désavantages des divers tracés, vis-à-vis l'option 11 Emprise ESSO, on ne mentionne qu'un seul avantage. Pourquoi ne pas avoir ajouté les six avantages suivants, qui sont pourtant fortement reconnus par le milieu?

1. Facilité d'accès en cas de sinistre;
2. Ne traverse aucun boisé protégé;
3. Réutilise une servitude qui n'est plus utilisée;
4. Ne coupe pas de terres agricoles et forestières en deux;
5. Regroupe des servitudes de même type;
6. Est une variante suggérée par le milieu.

Il nous semble que ce sont des avantages considérables et par le fait même, ils auraient dû être mentionnés. De plus, la rédaction de telles affirmations démontre une certaine absence de concertation régionale car celles-ci n'ont pas pour effet de rallier le milieu au tracé privilégié par la pétrolière. En vérité, c'est plutôt l'effet inverse qui se produit.

⇒ **Étant donné la subjectivité de certaines opinions mentionnées par le promoteur, la FUPASH est d'avis qu'une plus grande concertation du milieu aurait permis de mieux cerner les préoccupations locales des gens, et d'éviter ainsi l'écriture de constats qui ne reçoivent pas l'appui de ces derniers. Ceci vient démontrer l'absence de concertation du milieu.**

5. Le tracé : impacts sur les terres agricoles et forestières de la région

Au-delà de l'historique du dossier en région et de l'analyse de l'étude d'impact, la plus grande préoccupation de la FUPASH est le tracé privilégié par le promoteur. Ainsi, bien que la FUPASH n'ait jamais été contre le projet de pipeline en tant que tel, nous sommes d'avis que le tracé retenu n'est pas celui de moindre impact pour le milieu, et tout particulièrement pour les milieux agricole et forestier. Pour expliquer cette position, quatre items ont été analysés :

- 1- l'orientation des terres et les infrastructures existantes;
- 2- la protection des secteurs boisés;
- 3- l'importance du réseau de drainage des terres;
- 4- les restrictions reliées à la servitude.

5.1 L'orientation des terres et les infrastructures existantes

Le lotissement des terres d'une vaste partie du territoire de la FUPASH a été effectué il y a plusieurs siècles, à l'époque du régime seigneurial. Souvent, l'orientation des propriétés est en lien avec les cours d'eau et les principaux chemins d'accès au territoire. S'en suit une très grande variabilité dans l'orientation des terres et ce, d'une municipalité à une autre, voire même d'un rang de terres à un autre. On est bien loin de l'uniformité cadastrale que l'on retrouve dans les Cantons-de-l'Est par exemple où tout est plus ou moins carré et perpendiculaire. Malgré tout, ce lotissement non rectiligne n'a pas empêché les communautés de se développer et d'occuper le territoire désiré.

L'autoroute 20

Dans les années soixante, d'importantes infrastructures linéaires sont venues s'implanter sur le territoire : c'était l'époque des grands projets, des grands développements. Dans la région, l'autoroute 20 a été un important chantier et la réalisation de cette route a bien sûr permis de poursuivre le développement du Québec et de tout l'Est du Canada. Dans la mesure du possible, ce grand axe routier, doté d'une emprise de quelque 90 mètres, s'est implanté le long des terres agricoles, dans les lignes de lots, afin de limiter les impacts au milieu. Ainsi, on constate que dans les municipalités de Sainte-Hélène-de-Bagot et de Saint-Simon, l'autoroute est dans l'axe des terres et ce, sur environ 16 km, soit de la sortie 157 à sortie 141. Par la suite, à cause du cadastre particulier des terres du territoire, cette autoroute a dû être implantée de biais par rapport aux terres et ce, sur 36 km, de la sortie 141 à sortie 105 environ.

La conduite ESSO

Dans la même décennie, l'entreprise Impérial ESSO est également venue s'implanter sur le territoire via la construction d'un oléoduc reliant Drummondville et un centre de distribution de Saint-Bruno-de-Montarville, le long de l'autoroute 30. Sur le territoire de la FUPASH, cet oléoduc, d'un diamètre de 8 pouces, a été construit parallèlement avec l'autoroute 20 sur environ 52 km. Tout comme l'autoroute, il est donc dans l'axe des terres sur 16 km entre la sortie 141 et la sortie 157 et de biais avec les terres entre la sortie 141 et la sortie 105. Lorsque cet oléoduc se retrouve en territoire agricole, la servitude perpétuelle détenue par Impérial est, à notre connaissance, de l'ordre de 50 pieds (15,25 mètres) et quand le tuyau passe sur les terrains du ministère des Transports, une servitude réelle de droit de passage est de deux pieds (0,6 mètre). Selon nos estimations de longueur, la servitude ESSO est à 82 % en terre agricole privée sur notre territoire.

Oléoduc ESSO		
Secteur par rapport aux sorties de l'autoroute 20	Sur terrains ministère des Transports	Sur territoire agricole privé
Entre sorties 105 et 109	2.5 km	1.5 km
Entre sorties 109 et 112	3.0	0.0
Entre sorties 112 et 130	1.0	17.0
Entre sorties 130 et 133	3.0	0.0
Entre sorties 133 et 157	0.0	24.0
TOTAL	9,5 km	42,5 km
% du total	18 %	82 %
GRAND TOTAL	52 km	

La caractéristique principale de la localisation de l'oléoduc ESSO est son positionnement **stratégique** le long de l'autoroute 20 ou lorsque possible, dans l'axe des terres (secteurs Saint-Simon et Sainte-Hélène-de-Bagot). On profite de la cicatrice causée par l'autoroute 20 pour y amener une autre infrastructure linéaire avec impact direct sur le sol. Les producteurs qui ont à l'époque permis qu'on construise l'autoroute 20 et l'oléoduc ESSO dans leurs champs ont eu à subir, et subissent encore, les conséquences liées à de tels travaux. Ils ont notamment dû adapter leurs méthodes de culture en conséquence et revoir leurs réseaux de drainage, leurs chemins de fermes, leurs accès aux terres, etc. Parce que de nouvelles parcelles ont été créées et d'autres ont été enclavées, c'est l'ensemble du secteur qui s'est adapté à ces infrastructures. De nos jours, l'autoroute 20 et tout ce qui lui est connexe (voies de service par exemple) font partie du territoire et l'agriculture s'y est adaptée, non sans regret par moment.

Les lignes électriques d'Hydro-Québec

À la même période et dans le même secteur, Hydro-Québec a fait construire deux importantes lignes de transport d'électricité, de 735 kV chacune. Celles-ci traversent le territoire de la FUPASH d'Est en Ouest, à quelques km au nord de l'autoroute 20. D'une importance majeure pour l'approvisionnement en électricité du Québec, ces deux lignes ont été construites en ne respectant à aucun endroit le cadastre des terres. Elles coupent toutes les terres de biais, imposant des contraintes à l'agriculture. Tout particulièrement, les pylônes d'une grande envergure entravent annuellement le travail de la machinerie agricole et réduisent ainsi les superficies cultivables. De plus, la servitude de quelque 150 mètres de large par quelque 50 km de long (+/- 750 hectares) a dû être déboisée, réduisant ainsi à tout jamais la superficie forestière du secteur. Aussi, cette superficie déboisée n'est plus constructible, limitant l'expansion immobilière et le développement de certaines fermes. Finalement, les interventions d'entretien d'Hydro-Québec bousculent parfois les activités de semences, de récoltes et de rendements de certaines parcelles de terres. Dans ces situations, les producteurs agricoles doivent faire des réclamations à la Société d'État afin de récupérer les pertes encourues par les interventions des employés d'Hydro-Québec. Ce travail de réclamation fut d'ailleurs particulièrement complexe à la suite de la reconstruction de cette même ligne à la suite du verglas de 1998.

Malgré tout, le travail de la terre est toujours possible sous les lignes électriques et même en considérant les contraintes énumérées, elles ne sont pas en lien avec le sol en tant que tel : les producteurs peuvent se déplacer et cultiver la terre sans demandes spéciales et aucune limite de poids n'est appliquée à cette servitude. Les contraintes reliées à cette servitude sont très différentes de celles reliées à un pipeline.

- ⇒ **Étant donné le cadastre non rectiligne et la présence d'infrastructures linéaires déjà intégrées aux activités agricoles, la FUPASH est d'avis que si un nouveau pipeline doit être implanté, celui-ci devrait suivre les cicatrices possédant des contraintes semblables, telles l'autoroute 20 et la servitude de l'oléoduc ESSO. Les lignes électriques d'Hydro-Québec, bien qu'infrastructures linéaires, possèdent des contraintes spécifiques et elles ont des conséquences différentes sur l'agriculture par rapport aux contraintes d'un pipeline.**

5.2 La protection des secteurs boisés

Dans le passé, la région de la Montérégie était recouverte de forêt. Avec la colonisation et le besoin de nourrir la population, l'agriculture a fait sa place sur le territoire et les champs sont apparus. Aujourd'hui, les forêts résiduelles sont donc d'une haute importance pour le territoire. Ainsi, puisque le couvert forestier des trois MRC du secteur est inférieur aux 30 % idéalement visés (Vallée-du-Richelieu 17% et des Maskoutains 11 %), il est souhaitable de conserver le plus de superficies forestières possible. Malheureusement, le tracé privilégié par Ultramar traverse certaines zones boisées et celles-ci devront alors être coupées de la largeur de l'emprise désirée (de 12 à 18 mètres). De plus, le tracé privilégié traverse également des boisés qui sont protégés de par leur valeur patrimoniale, tels le boisé de Verchères et le corridor forestier de Saint-Charles-sur-Richelieu. Ceci n'est pas désirable. Selon nos estimations, la servitude ESSO, qui est déjà déboisée en très grande partie, représente une meilleure solution sous cet aspect. Selon l'étude d'impact, au tableau K.8 du volume 3, en page K-7, on peut calculer que si l'on combine les superficies des tronçons 7 et 9 qui seront récoltés, plus de 10 hectares de forêt disparaîtront en utilisant le tracé privilégié, c'est-à-dire les variantes J et M. En opposition, si les variantes K.1 et N sont utilisées, les pertes sont de l'ordre de moins de 4 hectares, ce qui représente un gain considérable. Et encore, les variantes K.1 et N pourraient être optimisées.

- ⇒ **Étant donné le faible pourcentage de couverture forestière du secteur, l'utilisation de servitudes existantes et déjà déboisées en grande majorité est fortement encouragée par la FUPASH pour la construction d'un nouveau pipeline.**

5.3 Le réseau de drainage des producteurs agricoles

En utilisant le tracé privilégié par Ultramar, le pipeline Saint-Laurent va couper des milliers de drains agricoles dans la région. Forte de son expérience en construction de pipeline sur son territoire, la FUPASH a une préoccupation quant à la réparation de ces drains. Ainsi, lors du « raboutage » de ces conduites, un pourcentage de celles-ci seront défectueuses ou mal réparées et nécessiteront des réparations par la suite. Dans l'étude

d'impact, il ne semble qu'on a pas comparé les variantes en fonction du critère du nombre de drains coupés. Couper et réparer un réseau de drains n'est-il pas un impact important pour le milieu agricole? Nous pensons que oui. Et il aurait été important de chiffrer cet impact et de comparer les variantes en conséquence. Par ailleurs, nous sommes d'avis que tout tracé qui minimise les travaux de correction au niveau des drains agricoles pourrait être favorisé.

- ⇒ **Étant donné l'importance des réseaux de drainage construits sur les terres agricoles du secteur, la FUPASH est d'avis que tout tracé qui minimise les travaux de correction au niveau des drains agricoles doit être favorisé. Ceci doit être analysé par l'étude d'impact, ce qui n'a pas été fait.**

5.4 Les restrictions reliées à la servitude

On le sait, la mise en place d'une nouvelle servitude impose de nouvelles contraintes pour les gens qui demeurent propriétaires des terrains. Il a été possible d'établir assez clairement avec le promoteur les limites d'utilisation de la servitude qu'il souhaite obtenir. Afin de bien comprendre les limites et contraintes de la servitude, voici une liste des activités (sans y être limitées) qui doivent obtenir une autorisation écrite avant d'être réalisées :

- Décompaction des sols;
- Nivellement;
- Installation d'un système de drainage souterrain;
- Aménagement de nouveaux fossés;
- Nettoyage de fossés;
- Installation de clôtures perpendiculaires à l'emprise;
- Aménagement de chemin de ferme permanent;
- Circulation d'équipements lourds, autres qu'agricoles, à l'extérieur des chemins d'accès aménagés.

De plus, advenant qu'une activité aratoire travaille le sol à plus de 40 cm de profondeur, une autorisation écrite préalable d'Ultramar devra être obtenue. Aussi, la circulation sur l'emprise avec de la machinerie lourde et l'utilisation d'équipements à l'extérieur d'un chemin identifié à cette fin devra faire l'objet d'une autorisation écrite préalable. Cette autorisation sera basée sur la charge au sol ainsi que sur la capacité portante du terrain à l'endroit où la circulation sera requise.

Également, tout travail d'excavation d'une profondeur supérieure à 30 cm devra être autorisé préalablement par écrit, par Ultramar. De plus, une permission devra également être obtenue pour effectuer des travaux tels que :

- Installation de conduites perpendiculaires au pipeline;
- Installation de fils aériens;
- Installation de clôtures perpendiculaires au pipeline;
- Réalisation d'un aménagement paysager.

Dans la même veine, une liste d'activités interdites a également été dressée.

Afin de garantir un accès en tout temps à l'emprise, l'implantation d'infrastructures permanentes ou temporaires est interdite. Les infrastructures et activités interdites sur l'emprise, sans y être limitées, sont les suivantes :

- Bâtiments, abris, remises, garages;
- Réservoirs d'entreposage de déjections animales;
- Puits artésiens et de surface;
- Piscines creusées ou hors terre;
- Panneaux publicitaires;
- Poteaux, haubans;
- Murs de soutènement;
- Clôtures parallèles au pipeline à l'intérieur de l'emprise;
- Trous d'accès, puisards, vannes, autres raccordements, etc.;
- Terrains de stationnement revêtus.

Finalement, la réduction de la hauteur de remblai de même que le rehaussement du niveau du terrain sur l'emprise sont également interdits.

Demande d'autorisation

Lorsqu'un propriétaire souhaite réaliser des travaux ou des activités dans l'emprise qui nécessitent l'obtention d'une autorisation écrite préalable, il doit communiquer avec le promoteur et lui fournir les informations suivantes :

- Coordonnées du propriétaire du lot concerné;
- Coordonnées du demandeur des travaux, si différent du propriétaire;
- Description et nature des travaux;
- Emplacement des travaux;
- Coordonnées de l'entrepreneur, si disponible.

Bien que selon le promoteur, l'activité agricole pourra se poursuivre de façon normale sur le territoire, force est de constater que toutes ces restrictions et demandes d'autorisation auront pour effet de rendre l'agriculture plus difficile et plus complexe dans la servitude projetée.

En somme, comme la servitude que ESSO possède comporte **déjà** ce type de contraintes, il serait approprié de l'utiliser pour passer un nouveau pipeline. Ceci éviterait d'ajouter quelque 100 hectares supplémentaires de servitude sur le territoire.

⇒ **Étant donné l'importance des restrictions imposées par la servitude projetée par le promoteur, la FUPASH est d'avis que tout projet de pipeline doit chercher à utiliser les servitudes de pipeline déjà existantes puis qu'elles sont déjà assujetties à des restrictions semblables. Ceci minimisera les impacts pour le milieu.**

6. Solution : la servitude ESSO

Le secteur couvert par la FUPASH a la particularité de posséder une servitude déjà existante et non utilisée par son propriétaire depuis plus de 25 ans. C'est plutôt exceptionnel que l'on retrouve un tel type d'opportunité dans une région. C'est pourquoi après analyse, lecture et discussion avec les intervenants du milieu, nous sommes d'avis que celle-ci doit être utilisée au maximum de son potentiel entre les sorties 105 et 157 de l'autoroute 20. Pour le moment, le promoteur n'utilise aucune partie de cette servitude, ce qui est regrettable. Voici les 11 arguments qui expliquent notre orientation :

- 1- La FUPASH croit que 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 ESSO, le tracé privilégié par Ultramar ne met pas l'emphase sur cette approche;
- 2- Le tracé privilégié par Ultramar prévoit la création d'une **nouvelle** servitude en zone agricole permanente, imposant notamment des contraintes significatives pour l'agriculture sur environ 100 hectares. L'utilisation de servitudes déjà existantes, telles que celles d'ESSO est donc souhaitable afin de réduire les contraintes à l'agriculture et au milieu forestier;
- 3- Si un projet d'ordre industriel, tel un pipeline pétrolier, doit s'implanter dans une région, nous croyons que l'on doit chercher à localiser cette infrastructure prioritairement dans une servitude existante, telle que celle d'ESSO, ou encore dans un secteur à zonage industriel, s'ils sont présents. Le territoire agricole doit être utilisé en priorité pour les activités agricoles;
- 4- Le tracé privilégié par Ultramar 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. La servitude ESSO, située le long de l'autoroute 20 et près de voies de services représente selon la FUPASH un avantage certain;
- 5- Puisque le couvert forestier des deux MRC concernées sur notre territoire est inférieur aux 30 % idéalement visés (Vallée-du-Richelieu 17 % et des Maskoutains 11 %), il est souhaitable de conserver le plus de superficies forestières possible. En utilisant une servitude déjà existante telle que ESSO, on réduit de la sorte les zones de déboisement;
- 6- Le tracé privilégié par Ultramar traverse plusieurs boisés 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. C'est pourquoi l'utilisation de la servitude ESSO, qui évite ces secteurs, est de loin souhaitable;

- 7- Le tracé privilégié par Ultramar ne suit ni une route, ni le cadastre (ligne de lot) des terres. En général, l'installation d'infrastructures linéaires telles que pipelines, lignes de transport d'électricité ou autres ont tous avantage à suivre le cadastre ou les routes existantes afin de réduire les impacts. De cette façon, l'enclavement de terres et la nécessité de circuler dans la servitude s'en trouvent minimisés. À cet effet, le promoteur a donc tout avantage à suivre la servitude possédée par ESSO;
- 8- Depuis l'an dernier, l'Agence canadienne d'inspection des aliments a décrété une zone d'infestation au nématode doré, sorte de parasite qui affecte plusieurs terres agricoles de la région de Saint-Amable (annexe 11). Dans ce secteur, afin d'éviter toute prolifération du parasite, il est maintenant extrêmement difficile de procéder à des travaux agricoles, d'excavations et même d'accéder tout simplement au territoire. Les équipements agricoles et tous les outils d'excavation doivent être soigneusement lavés avant d'être déplacés à l'extérieur de la zone réglementée. Aucune exportation de terre n'est permise non plus. L'intégrité de la santé et de la disponibilité des terres agricoles du secteur est en jeu et c'est pourquoi l'Agence est extrêmement rigoureuse dans son contrôle du parasite. En utilisant la servitude ESSO, on évite carrément ce secteur contaminé, minimisant la dispersion du parasite et facilitant l'exécution des travaux;
- 9- L'utilisation de composantes de la servitude ESSO fait partie intégrante des orientations retenues par la table de concertation interrégionale issue de trois MRC du territoire (des Maskoutains, La Jemmerais et Vallée-du-Richelieu). C'est cette solution qui est la plus acceptable au niveau social pour le milieu car elle est issue d'une vaste concertation;
- 10- L'utilisation de composantes de la servitude ESSO n'oblige aucunement le promoteur à effectuer des changements ailleurs sur son tracé privilégié. La servitude ESSO est située à moins de deux km des lignes électriques D'Hydro-Québec dans le secteur de Sainte-Hélène-de-Bagot. Pour ce qui est de Sainte-Julie, il est facile de rejoindre le tracé privilégié par Ultramar en utilisant une partie de la variante N, qui suit un gazoduc TQM. La servitude d'Esso est donc compatible avec les tracés en aval et en amont de notre secteur.
- 11- L'utilisation de composantes de la servitude ESSO fait déjà partie intégrante de l'analyse des variantes proposées par le promoteur lui-même... sans compter que la FUPASH a déjà contacté en partie certains des propriétaires agricoles et forestiers des terres touchées par la servitude ESSO. Comme cette solution a déjà été analysée et étudiée en partie, sa mise en application n'est peut-être pas si problématique !

7. Conclusion et perspectives

Dès le départ, la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe (FUPASH) n'a jamais été contre le projet de Pipeline d'Ultramar. Elle a seulement voulu s'assurer que ce projet se fasse dans le respect de l'agriculture et de la foresterie en place et ce, en limitant le plus possible les impacts sur le milieu. Il faut se le rappeler : pour notre part, c'est avant tout un problème de tracé car celui privilégié par le promoteur n'est pas celui de moindre impact pour bon nombre d'intervenants du milieu, dont la FUPASH. Certes, ces mesures de mitigation ont été présentées par le promoteur mais avant toute chose, la localisation de cette infrastructure pose problème.

Le territoire couvert par la FUPASH a la particularité de posséder une servitude déjà existante et non utilisée par son propriétaire *Impérial ESSO* depuis plus de 25 ans. C'est plutôt exceptionnel que l'on retrouve un tel type d'opportunité dans une région. C'est pourquoi après analyse, lecture et discussion avec les intervenants du milieu, nous sommes d'avis que cette servitude, d'une cinquantaine de kilomètres sur notre territoire, doit être utilisée au maximum de son potentiel et ce, entre les sorties 105 et 157 de l'autoroute 20.

Certains diront que la FUPASH est victime du syndrome « pas dans ma cour ». Et pourtant, le tracé que l'on privilégie, c'est-à-dire l'emprise possédée par ESSO, est à 81 % en zone verte, soit sur des terres agricoles et forestières.

De plus, certains diront que les producteurs agricoles et forestiers souhaitent obtenir plus d'argent de la part du promoteur en demandant une modification du tracé. Et pourtant, le fait de proposer l'utilisation de la servitude d'*Impérial ESSO* limite justement les compensations à verser, car la servitude est déjà existante et ne sera donc pas compensée de nouveau.

Certains détracteurs de notre position prétendent également qu'un pipeline empêche le développement des zones industrielles et résidentielles. Pourtant, une fois les pipelines construits, on voit souvent des industries et des commerces se bâtir tout proche de ceux-ci, en respectant bien sûr la servitude permanente. Le cas du pipeline d'*Impérial ESSO* en est un exemple étonnant : malgré la présence de cette infrastructure, bon nombre d'usines et de routes se sont installées le long de la servitude permanente.

Également, certains opposants de notre position prétendent qu'il est impossible de passer un nouveau pipeline dans l'emprise d'*Impérial ESSO* par manque d'espace à certains endroits. Pourtant, lorsque l'emprise d'ESSO n'a que deux pieds de largeur (sur +/- 9.5 km), aucun immeuble ne se situe à proximité de cette servitude car nous sommes sur les terrains du ministère des Transports du Québec (MTQ) et celui-ci a bien sûr empêché toute construction de bâtiments dans sa servitude. De plus, lors de la première partie des audiences du BAPE, le MTQ s'est même dit ouvert à l'utilisation de sa servitude (section *entité secondaire*) comme aire de travail temporaire, exactement comme Hydro-Québec l'a fait avec sa servitude de lignes électriques à proximité du tracé privilégié par le promoteur. 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. On le sait, les largeurs de ces entités sont variables et seule une analyse précise des secteurs à

problème pourrait permettre de trouver une solution à ces endroits. À notre avis, une analyse de la largeur de l'entité secondaire de l'autoroute 20 et des voies de services 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.

Également, la FUPASH est préoccupée par la présence d'une servitude non utilisée sur son territoire : si elle n'est pas utilisée et utilisable à court ou moyen terme, ne devrions-nous pas la rétrocéder à ses propriétaires d'origine? Profitons du projet d'Ultramar pour la recycler, la réutiliser et la restaurer!

En terminant, il est intéressant de faire la lecture des documents déposés en 1992, lorsque la compagnie Ultramar avait songé à faire construire à l'époque un pipeline entre Québec et Montréal. Des réunions avaient alors été tenues avec les Fédérations de l'UPA impliquées et c'est la firme Urgel Delisle et Associés, la même qu'aujourd'hui, qui avait été mandatée comme consultante. À l'époque, trois corridors avaient été étudiés et deux d'entre eux utilisaient même la rive nord du fleuve pour se rendre de Québec à Montréal! Mais surtout, dans un procès-verbal d'une réunion tenue le 23 avril 1992 et signé par Urgel Delisle lui-même (annexe 13), on peut y lire :

« Il a été également convenu par tous les participants qu'un pipeline devait se localiser à la limite des fermes pour limiter les impacts au niveau de la construction mais également à moyen et long terme. Quant à la localisation le long des lignes électriques, elle apparaît acceptable en milieu boisé mais beaucoup moins désirable en milieu cultivé »

Un questionnement s'en suit : l'importance de l'agriculture a-t-elle diminué à ce point depuis 1992 pour avoir aujourd'hui une opinion si différente quant à l'impact d'un tracé le long des lignes électriques?

Avec tous les projets de développement que la zone agricole se voit proposer depuis les dernières années, nous croyons qu'un tracé de concertation, qui utilise la servitude d'*Impérial ESSO*, est celui qui permettra un développement harmonieux du projet de Pipeline Saint-Laurent d'Ultramar.