

**PROJET PIPELINE SAINT-LAURENT  
ANALYSE DU TRACÉ PROJETÉ**

**Version préliminaire**

**Projet n° 26418**

**19 février 2007**

**DAA**  
**> Environnement**

460, rue McGill  
Montréal (Québec) H2Y 2H2 CANADA  
Téléphone 514 954-5300 Télécopieur 514 954-5345  
[www.arbour.ca](http://www.arbour.ca)

## TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
1. INTRODUCTION .....	1
2. MISE EN CONTEXTE .....	2
2.1 Description du mandat .....	2
2.2 Relevé des composantes du milieu et des enjeux locaux se rattachant aux trois MRC .....	2
2.3 Présentation du projet et justification .....	4
3. ANALYSE DU TRACÉ PROPOSÉ RELATIVEMENT AUX TERRITOIRES CONCERNÉS .....	6
3.1 Description du tracé proposé par Ultramar Ltée. ....	6
3.2 Analyse des impacts et des enjeux du tracé .....	8
3.3 Analyse du cadre méthodologique quant au choix du tracé privilégié par Ultramar .....	10
4. ARGUMENTAIRE ET DISCUSSION .....	13

# 1. Introduction

Les municipalités régionales de comté (MRC) de Lajemmerais, de la Vallée-du-Richelieu et des Maskoutains ont mandaté la firme Daniel Arbour et Associés Inc., division DAA-Environnement, pour la réalisation d'une analyse professionnelle des études déposées à ce jour relativement au projet « Pipeline Saint-Laurent ». Ce projet élaboré par la compagnie Ultramar Ltée consiste à la construction d'un pipeline entre Lévis et Montréal.

La justification de ce mandat relève des inquiétudes du milieu relativement aux impacts que peut engendrer ce projet sur certaines de leurs composantes humaines et biophysiques. À cet effet, un Comité technique interrégional issu de la Table de concertation sur le projet « Pipeline St-Laurent » recommandait qu'une étude externe soit réalisée afin d'en évaluer les impacts sur le territoire des municipalités régionales de comté (MRC) des Maskoutains, de la Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais. Soulignons par ailleurs, que ce regroupement ne s'oppose pas au projet mais s'interroge plutôt quant au choix du tracé privilégié et quant aux réels impacts que ce dernier peut susciter sur ces milieux.

Le mandat a donc pour objectif d'effectuer un bref relevé des composantes du milieu et de ses enjeux locaux à partir des outils d'urbanisme afin d'être en mesure de relever les forces et les contraintes du projet relativement aux territoires concernés. D'autre part, ce mandat vise à procéder à l'analyse du cadre méthodologique quant au choix du tracé. Enfin, cette analyse permettra de développer un argumentaire et des recommandations quant au tracé privilégié par le présent projet et le cas échéant, de proposer de nouvelles avenues.

Soulignons que cette étude se veut objective et vise à prioriser les intérêts de l'ensemble de la collectivité. Pour ce faire, cette analyse doit s'élaborer sur la base d'une approche intégrée favorisant la prise en compte de la diversité des composantes humaines et biophysique ainsi que sur la base de la notion du développement durable.

## **2. Mise en contexte**

### **2.1 Description du mandat**

Le présent mandat consiste à l'analyse des études déposées à ce jour relativement au projet « Pipeline Saint-Laurent » et se rattache spécifiquement à l'analyse de ces documents :

- Étude d'impact sur l'environnement « Rapport principal », volume 1;
- Annexes cartographiques, volume 2;
- Autres documents annexes, volume 3;
- Cartographie détaillée du tracé, volume 4;
- Compléments et réponses aux questions et commentaires des agences réglementaires, volume 5;
- Compléments cartographiques, volume 6;
- Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement, volume 7.

L'objectif de ce mandat vise à faire ressortir les principaux impacts du tracé projeté en fonction des composantes du milieu et des enjeux locaux se rattachant essentiellement aux MRC Lajemmerais, de la Vallée-du-Richelieu et des Maskoutains. Ce mandat se limite donc à l'analyse des milieux situés à l'ouest du territoire et ne consiste aucunement au relevé des impacts se rattachant à l'ensemble du tracé projeté. Quant aux diverses composantes analysées, elles porteront sur l'ensemble des composantes humaines, physiques et biologiques.

De plus, une brève analyse du cadre méthodologique quant au choix du tracé projeté sera aussi réalisée afin d'être en mesure de vérifier le processus général priorisé, les composantes visées (biophysique, humain et administratif), le choix et l'élaboration des divers critères de discrimination ainsi que la méthode liée à la pondération.

Suite à cette analyse, un argumentaire et des discussions seront développés à partir des orientations adoptées par les diverses MRC à l'étude dans le cadre des tables de concertation interrégionale sur le projet « Pipeline Saint-Laurent » établies par le Comité technique.

### **2.2 Relevé des composantes du milieu et des enjeux locaux se rattachant aux trois MRC**

Les municipalités régionales de comté (MRC) de Lajemmerais, de la Vallée-du-Richelieu et des Maskoutains sont localisées dans la portion ouest du territoire lié au projet de Pipeline Saint-Laurent. Ces territoires sont situés au sud de l'île de Montréal et constituent des territoires contigus. Ces MRC sont situées dans la région administrative de la Montérégie et totalisent à elles seules près de 20% du territoire de la région montérégienne qui est établi à environ 11 000 km<sup>2</sup>. La population de chacune des MRC varie entre 64 000 habitants et 100 000 habitants.

Ces territoires se distinguent avant tout par leur richesse au plan naturel et patrimonial. Ces milieux se caractérisent par la présence de plusieurs monts (Saint-Hilaire, Saint-Bruno, Yamaska

etc.), bois d'intérêt, lacs, rivières (Richelieu, Yamaska, Noire) et cours d'eau d'importance qui ont été préservés malgré certaines pressions exercées par l'accroissement des agglomérations urbaines ainsi que par les activités agricoles qui, soulignons le, constituent la force par excellence de la région. Cette forte vocation agricole est attribuable notamment au bon potentiel agricole des sols en présence et au climat propice de cette région qui favorise la pratique des grandes cultures. À cet effet, Les MRC de Lajemmerais et de la Vallée-du-Richelieu occupent plus de 80% de leur territoire en zone agricole.

Ces territoires se distinguent également par la qualité des ensembles et des éléments patrimoniaux qui se rattachent à ces milieux. En plus de contribuer à la richesse naturelle et culturelle de la région, ces caractéristiques contribuent aussi à favoriser le potentiel récréotouristique de ces milieux.

Les représentants de ces MRC accordent une grande importance à la notion de qualité de vie. Cette notion se rattache à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine naturel et bâti qui constitue la richesse de cette région. Les représentants des MRC désirent donc mettre en place diverses mesures visant à protéger ces milieux afin que les résidents et la population environnante puissent continuer à bénéficier à long terme de cette richesse. La notion de qualité de vie vise également la prise en compte des aspects reliés à la sécurité, à la tranquillité et à l'accroissement du sentiment d'appartenance pour un milieu donné. Pour ce faire, les dirigeants désirent axer leurs interventions sur la répartition judicieuse des fonctions urbaines et relativement à la venue des activités pouvant avoir des incidences sur la qualité de vie de ces milieux.

Le second objectif d'aménagement privilégié par le milieu vise à assurer la protection et le développement des activités économiques, en particulier, le développement des activités agricoles qui constitue l'une des grandes forces économiques de la région. La consolidation des activités urbaines et l'harmonisation entre les fonctions s'avèrent ainsi des éléments essentiels pour l'atteinte de cet objectif.

Enfin, une attention particulière est portée à la préservation de l'environnement dans le but de protéger les milieux sensibles de grand intérêt. À cet effet, il s'agit de préserver sur la base de la notion de développement durable l'ensemble des éléments naturels d'intérêt tels que : les cours d'eau, les bois d'intérêt, les espèces à statut particulier, les habitats faunique et floristique, etc. À cet égard, il s'agit de mettre en place des mesures visant la protection de ces milieux tout en accordant une importance à la compatibilité des fonctions et des diverses activités pouvant nuire à leur conservation. De façon générale, les actions visent à sauvegarder les ressources floristiques et fauniques, à planifier d'une façon structurée la mise en valeur des espaces reconnus et enfin, à limiter les interventions à l'intérieur des milieux naturels fragiles.

Les MRC à l'étude regroupent donc de riches espaces naturels ayant un potentiel faunique et floristique élevé et regroupant d'importants éléments patrimoniaux à fort potentiel récréotouristique. Parmi ces milieux d'importance, les MRC accordent une valeur particulière à certains éléments qui forment le paysage et l'identité de ces milieux tels que le bois de Verchères, le corridor forestier Saint-Charles ainsi que les rivières Richelieu et Yamaska. La

rivière Richelieu a contribué à structurer le développement du territoire de la MRC de la Vallée-du-Richelieu. Cette rivière à laquelle se rattachent plusieurs ensembles patrimoniaux de qualité a d'ailleurs constitué la première voie de pénétration pour le développement de la région montréalaise. De plus, les routes panoramiques 133 et 223 qui bordent cette rivière sont reconnues pour leur caractère champêtre et pour leurs éléments patrimoniaux.

### **2.3 Présentation du projet et justification**

La compagnie Ultramar Ltée. prévoit construire un pipeline entre sa raffinerie Jean-Gaulin implantée à Lévis et son terminal situé à Montréal-Est. Ce projet consiste à la construction d'un pipeline d'un diamètre de 406 mm (16 pouces) pour le transport de produits pétroliers raffinés à basse tension de vapeur. La longueur totale de la conduite est estimée à environ 245 km. Le pipeline sera enfoui à une profondeur minimale de 1,2 mètre en milieu cultivé et 0,9 mètre en milieu boisé. Deux postes de pompage assureront l'écoulement des produits liquides dans le pipeline et pour le futur, deux postes additionnels pourraient être intégrés à ce réseau.

La zone de travail nécessaire à la construction du pipeline comprend l'emprise permanente (18 mètres de large), l'aire temporaire de travail (entre 10 et 15 mètres) et les aires supplémentaires de travail. Soulignons toutefois que dans certains secteurs sensibles, la largeur de ces zones sera réduite. De plus, lorsque le tracé projeté est adjacent aux lignes électriques existantes (735 kV) et que les installations d'Hydro-Québec le permettent, l'aire temporaire de travail pourra être comprise à l'intérieur même de l'emprise permanente d'Hydro-Québec.

La compagnie Ultramar Ltée désire implanter ce pipeline dans le but premier de faire face à l'augmentation de la demande en produits pétroliers légers tout en réduisant le volume requis d'importations. Depuis les années 2000, le volume moyen acheminé entre Lévis et Montréal est de l'ordre de 50 000 barils par jour et le volume quotidien anticipé devrait doubler d'ici 2009 pour atteindre 100 000 barils par jour. De façon spécifique, les éléments justifiant la réalisation du projet s'identifient comme les suivants :

- En 2005, la capacité totale de production des raffineries du Québec et de l'Ontario n'a pu suffire à la demande en produits pétroliers légers;
- Un volume moyen de l'ordre de 80 000 barils par jour a dû être importé afin de répondre aux besoins des marchés desservis par Ultramar;
- Les prévisions actuelles quant à la demande pour les années futures soutiennent le maintien de cette tendance;
- Dans le but de répondre à la demande et de réduire le volume requis d'importations, Ultramar envisage d'accroître la capacité nominale de traitement de pétrole brut à 265 000 barils par jour.

Mentionnons que plusieurs alternatives ont été envisagées par le promoteur pour répondre à ce besoin telles que le transport additionnel par trains-blocs ainsi que par navires côtiers. Toutefois, la construction du pipeline s'est avérée être la plus judicieuse en termes de sécurité, de fiabilité et d'efficacité.

La conduite existante d'Esso, adjacente à l'autoroute 20 et construite à la fin des années 60, a aussi été considérée par le promoteur du projet dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, mais en raison des objectifs et des besoins du projet (conduite 16 pouces de diamètre), celle-ci n'a pu être retenue comme variante dans sa totalité. Pour répondre à la demande du marché, la conduite existante d'Esso doit être remplacée afin de permettre d'accroître le volume transporté par jour, soit d'environ 100 000 barils et ainsi répondre à la future demande du marché prévue en 2009. Ces interventions engendreraient donc de nouveaux impacts sur le milieu et en particulier sur le plan humain, en raison de sa proximité avec les agglomérations urbaines. Par ailleurs, sur la base des éléments relevés lors de l'analyse de l'étude d'impact, diverses contraintes sont rattachées à cette option et s'identifient comme les suivantes :

- 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 de manque d'espace et de l'orientation du MTQ **qui ne peut confirmer** l'utilisation de l'emprise de l'autoroute 20 pour l'implantation du pipeline (info provenant de l'étude d'impact devant être validée);
- l'utilisation de l'emprise d'Esso nécessiterait également la juxtaposition d'une nouvelle emprise adjacente à l'emprise existante en raison du manque d'espace;
- de nouveaux déboisements devraient donc être réalisés dans les secteurs où les boisés adjacents ont envahi l'espace tout comme pour les nouvelles emprises et les aires de travail créant ainsi des impacts sur le milieu naturel;
- afin d'éviter certaines agglomérations urbaines, des contournements devraient être réalisés notamment à Beloeil, à St-Hyacinthe, à Sainte-Julie, etc.;
- à Sainte-Julie l'emprise Esso est enclavée entre l'autoroute 20 et un mur acoustique (en bordure d'un secteur résidentiel);
- la proximité des secteurs résidentiels pouvant engendrer des incidences en terme de sécurité.

### **3. Analyse du tracé proposé relativement aux territoires concernés**

Le projet de construction du pipeline traverse le territoire de ces diverses MRC (Lajemmerais, Vallée-de-Richelieu et des Maskoutains) et engendre des impacts sur certaines composantes du milieu. Avant de procéder à l'analyse du tracé proposé par Ultramar, nous présentons brièvement aux paragraphes suivants les principales caractéristiques qui s'identifient à ce tracé.

#### **3.1 Description du tracé proposé par Ultramar Ltée.**

Le tracé proposé par le promoteur du projet se situe à quelques kilomètres (entre 1 et 5) au nord de l'autoroute 20. Ce tracé est localisé en majorité en bordure des lignes de transport d'énergie d'Hydro-Québec et en partie le long de l'emprise de gazoduc Trans-Québec et Maritimes Inc. De façon générale, le tracé est éloigné des agglomérations urbaines. Deux périmètres urbains sont traversés par ce tracé. Le premier secteur se rattache à une zone industrielle comprise à l'intérieur des limites de la ville de Varennes, dans la MRC de Lajemmerais. Le second secteur se rattache à une petite agglomération localisée dans la paroisse La Présentation et fait partie de la MRC les Maskoutains. Pour ce qui est du reste du territoire, ce tracé est localisé à proximité de quelques milieux bâtis isolés.

Ce tracé se situe en grande partie en territoire agricole bien qu'il traverse quelques milieux forestiers. Soulignons, qu'au cours de sa traversée sur les terres agricoles, celle-ci s'effectue obliquement par rapport aux limites cadastrales et ne s'implante que très rarement aux extrémités de ces terres.

Plus spécifiquement, ce tracé traverse le territoire d'étude sur une longueur de 82,75 km ce qui équivaut à environ 35 % de la longueur totale du tracé entre Lévis et Montréal. Une longueur de 12,79 km s'effectue en territoire boisé et équivaut à une proportion de 15 % par rapport à l'ensemble du territoire d'étude. En milieu agricole, sa traversée est d'une longueur de 67,89 km et se rattache à une proportion d'environ 82 % du territoire à l'étude. Quant aux franchissements d'obstacles naturels, ce tracé traverse 96 petits cours d'eau et deux cours d'eau majeurs correspondant aux rivières Richelieu et Yamaska. Au total, 249 propriétaires sont concernés par l'implantation du projet Pipeline Saint-Laurent relativement aux trois (3) MRC à l'étude.

Dans le but d'évaluer sommairement les incidences que le projet de Pipeline engendre sur ces milieux, une grille d'analyse a été élaborée. Cette grille permet de comparer et de mesurer pour chacune des composantes analysées l'ampleur des incidences relativement aux divers éléments touchés et ce, dépendamment de chacune des MRC.

Le tableau qui suit relève pour chacune des MRC les répercussions que ce projet peut engendrer sur ces milieux. Notons toutefois, qu'il ne s'agit pas d'une analyse détaillée des impacts de ce tracé, mais bien, d'un relevé et d'une analyse sommaire des caractéristiques et des principales incidences qui relèvent de ce tracé.



**TRACÉ RETENU PAR ULTRAMAR LTÉE**

Composantes analysées		MRC Lajemmerais	MRC Vallée-du-Richelieu	MRC Les Maskoutains
Aspect humain	<b>Morcellement du territoire</b>	Ce tracé n'accentue pas le morcellement du territoire car il est adjacent aux emprises de gaz et d'H-Q.	Ce tracé n'accentue pas le morcellement du territoire car il est adjacent aux emprises de gaz et d'H-Q.	Ce tracé n'accentue pas le morcellement du territoire car il est adjacent aux emprises de gaz et d'H-Q.
	<b>Utilisation future du territoire</b>	Deux futurs projets (non définis) sont prévus en bordure du tracé proposé (environ 13m et 600m)	Aucun projet envisagé pour le futur	Deux futurs projets (non définis) prévus de part et d'autre du tracé, à l'intérieur du périmètre urbain
	<b>Sécurité de la population</b>	Ce tracé est généralement éloigné des grandes agglomérations urbaines. Seulement adjacent à un périmètre urbain (parc industriel) de la Ville de Varennes et à deux milieux bâtis isolés.	Ce tracé est généralement éloigné des grandes agglomérations urbaines. Traverse 1 milieu bâti et trois milieux bâtis isolés dont 1 camping.	Ce tracé est généralement éloigné des grandes agglomérations urbaines. Seule une agglomération urbaine est située à proximité (largeur de 250m)
	<b>Activités économiques</b>	Perte commerciale : exploitation forestière et terres agricoles (phase des travaux)	Perte commerciale exploitation forestière et terres agricoles (phase des travaux)	Perte commerciale exploitation forestière et terres agricoles (phase des travaux)
	<b>Activités agricoles</b>	Perte liée à la production agricole durant la phase des travaux jumelée aux contraintes physiques (type de récolte, utilisation de la machinerie lourde interdite etc.) lors de la phase d'exploitation	Perte liée à la production agricole durant la phase des travaux jumelée aux contraintes physiques (type de récolte, utilisation de la machinerie lourde interdite etc.) lors de la phase d'exploitation	Perte liée à la production agricole durant la phase des travaux jumelée aux contraintes physiques (type de récolte, utilisation de la machinerie lourde interdite etc.) lors de la phase d'exploitation
	<b>Éléments patrimoniaux et culturels</b>	<b>Boisé de Verchères (boisé d'intérêt)</b> notons qu'une faible parcelle de terrain est touchée sur le territoire de Lajemmerais. Proximité d'un site archéologique connu.	<b>Boisé de Verchères (boisé d'intérêt)</b> , routes panoramiques 223 et 133, rivière Richelieu, <b>corridor forestier Saint-Charles</b>	Rivière Yamaska
	<b>Qualité de vie (sonore et visuel)</b>	Tracé traverse une seule agglomération urbaine (parc industriel)	Traverse peu d'agglomération urbaine	Traverse peu d'agglomération urbaine et quelques milieux bâtis isolés.
Aspect physique	<b>Zones inondables</b>	Aucune	Zones en bordure de la rivière Richelieu	Zone inondable à proximité de la rivière Yamaska
	<b>Zones de mouvement de terrain</b>	Tracé traverse 4 zones	Aucune zone traversée	Zone à proximité de la rivière Yamaska
	<b>Vulnérabilité de la nappe souterraine</b>	Traverse deux milieux vulnérables	Traverse trois milieux vulnérables	Traverse quelques milieux vulnérables (superficie similaire au tracé Esso)
Aspect biologique	<b>Peuplements forestiers</b>	<b>Boisé d'intérêt/ érablières / peuplement mature</b> : traverse le bois de Verchères sur une distance approximative de 350m. Longueur touchée d'environ 160m de peuplement mature, 750m d'érablière rouge, 100m d'érablière 33%-66% et 250m d'érablière de 66% et plus. Total de 1260m affecté.	<b>Érablières, peuplement mature</b> : 950m d'érablière mature 90 ans, 400m de peuplement mature et 900m d'érablière rouge.	Érablière rouge, érablière mature, érablière 33% et plus : 1600m érablière rouge, 200m érablière 90 ans et plus, 175m érablière 66% et plus, 300m érablière 33%- 66%. Peuplement total d'environ 2300m.
	<b>Espèces statut particulier</b>	Aucune espèce touchée	Aucune espèce touchée	Aucune espèce touchée
	<b>Habitat faune et flore</b>	Aucun	<b>Aire de confinement du cerf de Virginie</b> (1150m tracé au nord de H-Q, il faut aussi considérer qu'il y a eu réduction de la largeur de l'emprise en raison de l'importance que la population porte au bois de Verchères).	Aucun
	<b>Cours d'eau d'importance</b>	Grand ruisseau	Rivière Richelieu	Rivières Yamaska : largeur d'environ 13m Salvail, Chibouet
	<b>Milieux humides</b>	Aucun	Aucun	Aucun
Aspect administratif		Processus de conformité à la réglementation municipale	Processus de conformité à la réglementation municipale	Processus de conformité à la réglementation municipale

### 3.2 Analyse des impacts et des enjeux du tracé

Les informations qui ressortent de cette grille d'analyse nous amènent à développer certaines réflexions et à relever divers constats. D'une part, nous pouvons affirmer que le tracé projeté par Ultramar engendre des incidences tant sur les composantes biophysiques que sur les composantes humaines. Sur le plan biophysique, les principaux impacts du tracé se rattachent aux interventions réalisées en zone forestière qui équivaut à près de 15% de l'ensemble du territoire à l'étude.

Ces traversées engendrent des incidences sur le plan écologique relativement aux types d'espèces touchées (érablières, peuplements matures, etc.) ainsi que vis-à-vis de certains habitats fauniques et floristiques. À cet effet, ce tracé traverse une aire de confinement du cerf de Virginie (sur une distance d'environ 1150 mètres linéaires) dans le bois de Verchères compris à l'intérieur du territoire de la MRC de la Vallée-du-Richelieu.

Par ailleurs, les impacts qui s'avèrent être les plus significatifs se rattachent notamment aux interventions réalisées dans le bois de Verchères et dans le corridor forestier Saint-Charles. Ces interventions, en plus d'affecter la richesse naturelle sur le plan faunique et floristique, engendrent la perte de milieux naturels de grande valeur et pour lesquels la région et la population en général accordent une grande importance.

Une grande valeur environnementale est attribuée aux peuplements forestiers d'intérêt en vertu de leur importance écosystémique et relativement aux préoccupations du milieu en matière de protection, de conservation et du maintien de ces milieux. Pour les MRC de la Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais, les milieux forestiers n'occupent que 18% de la superficie totale du territoire ce qui se situe en deçà des exigences établies dans le cadre des orientations gouvernementales en matière d'aménagement qui recommandent aux MRC dont la superficie forestière est inférieure à 30% d'adopter une réglementation visant à contrôler le déboisement.

Bien que plusieurs efforts aient été déployés par le promoteur du projet afin de minimiser l'empiètement dans ces milieux d'intérêt et en particulier, dans le bois de Verchères en réduisant à 1,4 ha la superficie déboisée (passant de 6,9 ha à 1,4 ha), il demeure que ces interventions constituent un enjeu de taille pour le milieu et pour la collectivité en général.

En ce qui a trait aux répercussions engendrées par ce tracé sur les divers cours d'eau, les principaux impacts se rattachent aux deux rivières d'importance, soit les rivières Richelieu et Yamaska. Notons toutefois que leurs effets semblent comparables indépendamment du choix du tracé emprunté étant donné que ces cours d'eau traversent le territoire dans un axe nord/sud. Ainsi, quel que soit le tracé emprunté (à l'exception de la conduite existante d'ESSO), ces milieux se verront affectés. Mentionnons, que la méthode de construction par forage directionnel utilisée constitue la

méthode la moins dommageable au plan environnemental et est à notre avis la méthode par excellence à privilégier dans de telles situations.

Sur le plan faunique, étant donné que ce tracé est adjacent aux lignes d'Hydro-Québec et à l'emprise de gazoduc, les répercussions sur la faune demeurent modérées. L'implantation de ce tracé au sein des milieux forestiers ne contribuera pas à fragmenter davantage ces milieux compte tenu de la présence des emprises existantes qui contribue déjà au morcellement de ceux-ci. Toutefois, ces déboisements entraîneront des répercussions sur les habitats fauniques en particulier pour l'aire de confinement du cerf de Virginie.

En ce qui a trait aux composantes humaines, puisque le tracé proposé est généralement éloigné des agglomérations urbaines et se situe à l'extérieur des périmètres urbains, la qualité de vie des résidents de ces milieux risque peu d'être affectée par ce projet. En phase de construction, les nuisances liées au chantier qui s'apparentent notamment au climat sonore et aux émissions atmosphériques risquent d'engendrer très peu d'incidences sur ces milieux. À cet effet, les seuls impacts susceptibles d'être relevés sont les nuisances visuelles engendrées sur le paysage. Les routes 123 et 223 en bordure de la rivière Richelieu constituent des milieux reconnus pour leur caractère champêtre et pour leur richesse au plan patrimonial. Par ailleurs, notons que ces impacts se répercuteront sur le milieu indépendamment du choix du tracé.

Concernant la sécurité publique, le tracé projeté n'engendre que très peu d'incidence sur cette composante étant donné que ce tracé s'implante en majorité à l'extérieur des grands centres urbains. Toutefois, en cas d'intervention ou d'entretien de la conduite, ce tracé peut comporter certaines difficultés d'accessibilité et nuire ainsi à l'efficacité quant aux interventions d'urgence. De façon générale, ce tracé se retrouve éloigné des principaux réseaux routiers et s'insère dans la majorité des cas au sein des terres agricoles.

Pour ce qui est de l'utilisation future du territoire, étant donné que ce tracé est en grande partie éloigné des agglomérations urbaines, ce contexte contribue également à ne pas freiner et compromettre la majorité des futurs développements urbains. Seuls quatre projets de développement sont envisagés à proximité du tracé projeté. Parmi ces projets, deux sont situés sur le territoire de la MRC de Lajemmerais et les seconds sur le territoire de la MRC les Maskoutains.

Enfin, ce tracé engendre aussi des incidences sur les activités agricoles. Lors de la phase des travaux, plusieurs systèmes de drainage devront être sectionnés afin de permettre l'implantation du pipeline. Ceci, dû au fait que le tracé proposé traverse la majorité des terres agricoles au centre plutôt qu'à leur limite. Ces travaux nécessiteront donc la remise en état des drains existants afin de conserver un rendement de production agricole similaire au rendement initial (antérieur au projet). À cet effet, certains s'inquiètent quant à cette remise en état et quant aux impacts économiques (diminution de récolte) qu'un drainage déficient pourrait engendrer à long terme sur la production des

futures récoltes. De plus, sur les terres non drainées, la présence du pipeline engendrera une contrainte significative sur ces milieux bien que le promoteur compte interroger l'ensemble des agriculteurs à ce sujet. Le drainage de ces milieux devra donc être réalisé lors de ces travaux. Enfin, plusieurs se questionnent quant à la poursuite normale des activités agricoles sur cette emprise et voient ce tracé comme une contrainte additionnelle face à l'exercice de leur activité.

### **3.3 Analyse du cadre méthodologique quant au choix du tracé privilégié par Ultramar**

Le choix du corridor d'implantation retenu par Ultramar s'est effectué à partir de l'analyse de trois variantes d'implantation :

- Corridor autoroute;
- Corridor lignes électriques;
- Corridor Nord.

Ces variantes ont été analysées sur la base de certains critères qui ont permis de mener à leur discrimination. Parmi ces critères, l'identification « d'un tracé techniquement réalisable et acceptable sur le plan environnemental » a servi de fondement à cette démarche. Ces critères reposaient donc non seulement sur les critères généraux de localisation associés à tout projet de pipeline, mais également, aux éléments techniques du projet ainsi qu'aux particularités environnementales du milieu d'insertion.

Les critères généraux considérés par le promoteur correspondent à ces principaux éléments :

- la recherche d'un trajet qui soit le plus court possible;
- l'utilisation de canalisations ou d'emprises existantes, si techniquement réalisable;
- la prise en compte de la vocation souhaitée du territoire;
- l'évitement des composantes sensibles ou valorisées des milieux physique, biologique et humain;
- la préservation de la sécurité et de la qualité de vie du milieu par l'évitement des secteurs densément bâtis;
- la réduction du nombre de franchissements d'obstacles importants.

Quant aux critères spécifiques au projet, ils s'identifient comme suit :

- la localisation géographique de la raffinerie et du terminal existant ;
- le transport des volumes actuels et projetés des produits pétroliers (conduite de 16 pouces);
- la largeur de l'emprise et de l'aire de travail adjacente;
- l'implantation de postes de pompage et de vannes de sectionnement;

Les critères environnementaux considérés dans le cadre de ce projet sont rattachés aux composantes sensibles de l'ensemble des milieux physique, biologique et humain. Quant au choix du tracé retenu, une diversité d'options a été analysée sur la base de ces divers critères : composantes des milieux physique, biologique et humain; activités en phase de construction et en phase d'exploitation.

À la lumière de ces informations, nous pouvons affirmer que le choix du tracé s'est effectué en fonction d'une diversité d'options tant en ce qui a trait au choix du corridor emprunté que vis-à-vis du choix du tracé privilégié. De plus, le relevé des critères discriminant permet également d'affirmer que l'approche méthodologique préconisée par le promoteur du projet vise l'intégration d'une diversité de composantes rattachées au milieu environnant au projet. L'adoption d'une vision élargie des éléments du milieu fait ainsi partie des éléments de l'étude d'impact.

Par ailleurs, lorsque nous portons une attention particulière aux divers critères de discrimination relevés dans le cadre de ce projet, nous constatons qu'il s'agit en majorité de critères généraux pouvant être appliqués à l'ensemble des diverses composantes étudiées et qui se rattachent notamment aux notions de « longueur » et de « quantité ». Bien que ces critères soient significatifs et fassent partie du processus général d'évaluation, il n'en demeure pas moins que ces critères devraient être jumelés à des critères de nature spécifique permettant de statuer sur les réels impacts de ce tracé.

Présentement, les critères spécifiques rattachés aux diverses composantes permettant d'évaluer les réels impacts du projet sur le milieu, sont généralement absents de ce cadre méthodologique. Concernant les composantes humaines, aucun critère n'est rattaché à la valeur sociale accordée à un milieu. De plus, en ce qui a trait aux activités agricoles, peu de critères permettent d'évaluer spécifiquement les impacts de ce tracé sur cette composante. Certains critères additionnels auraient permis de préciser davantage l'étendue de l'impact tels que les critères liés aux types de production en place, à la présence des systèmes de drainage, au positionnement du tracé en fonction du cadastre des terres.

En ce qui a trait à la pondération utilisée dans le cadre de cette analyse, elle s'effectue sur la base du cumul des résultats obtenus pour chacun des critères. Une position (1,2,3...) est accordée à chacune des catégories visées et additionnée afin de déterminer le pointage final associé à chaque variante considérée. La variante ayant obtenu le pointage le moins élevé est considérée comme la variante la plus avantageuse.

Sur la base de ces éléments, nous pouvons affirmer que cette pondération ne permet pas de prioriser certains aspects par rapport aux autres (en terme d'importance). L'ensemble des aspects considérés s'établit sur une base comparable étant donné que chaque critère a un poids similaire les uns par rapport aux autres. Cette pondération n'est donc pas appliquée en fonction de l'importance des critères accordée à chacun des aspects. Ce contexte a ainsi pour effet de dissimuler certains enjeux et contraintes associés à ce tracé. Les conclusions risquent dans certains cas de ne pas être représentatives de la situation réelle.

## 4. Argumentaire et discussion

Cette analyse permet d'établir certains constats relativement au choix du tracé et aux impacts que ce dernier engendre sur le territoire des MRC à l'étude. Le relevé des orientations et des objectifs d'aménagement a permis d'identifier et de cibler les principales composantes du milieu et les grands enjeux que le tracé projeté par Ultramar peut susciter sur ces divers territoires. Rappelons, que ces éléments se rattachent notamment aux empiétements à l'intérieur de ce bois d'intérêt de grande valeur tels que le bois de Verchères et le corridor forestier Saint-Charles. Plusieurs petits cours d'eau seront aussi affectés par ce tracé dont deux rivières majeures qui correspondent aux rivières Richelieu et Yamaska. Par ailleurs, considérant les méthodes de traversées privilégiées (forage directionnel), l'ampleur de l'impact n'est pas considérée significative. Soulignons, qu'indépendamment du choix du tracé, ces cours d'eau devront être traversés (à l'exception de la conduite existante d'Esso – non retenue).

Cette analyse a également permis de relever les contraintes sur les activités agricoles qui, rappelons le, constitue l'une des grandes forces économiques de la région. Diverses inquiétudes se rattachent à la phase des travaux ainsi qu'à la phase d'exploitation. Durant les travaux, il est possible que l'implantation du pipeline nuise au drainage des terres compte tenu que plusieurs de ces terres verront leurs drains sectionnés lors de sa traversée. Cette situation risque ainsi d'engendrer des répercussions sur la productivité des récoltes et ainsi nuire à la rentabilité économique de ces parcelles de terre. En phase d'exploitation, les activités agricoles nécessitent souvent l'utilisation de machineries lourdes non recommandées à l'intérieur de tel corridor. Les agriculteurs par crainte de causer des bris techniques au pipeline considèrent dans la majeure des cas cette emprise comme une contrainte physique devant être contournée et s'interrogent quant à la possibilité de poursuivre leurs activités agricoles à l'intérieur même de cette emprise.

De façon générale, les principaux impacts s'identifient comme les suivants :

- déboisement à l'intérieur de secteurs d'intérêt, de grandes valeurs tels que **le bois de Verchères et le corridor forestier Saint-Charles**;
- contraintes sur les **activités agricoles** (durant les phases de construction et d'exploitation);
- Impacts sur les **habitats fauniques** (aire de confinement du cerf de Virginie);
- **Perte de peuplements forestiers** (érablières, peuplement mature);

Par ailleurs, bien que l'on s'interroge sur certains éléments rattachés à l'approche méthodologique, notamment quant aux choix rattachés aux critères spécifiques et quant à la pondération accordée à chacun de ces critères, il n'en demeure pas moins que ce tracé projeté possède des avantages, particulièrement en ce qui a trait au volet humain compte tenu que ce tracé est en majorité éloigné des grandes agglomérations urbaines. À cet égard, ce tracé s'avère être parmi les plus avantageux comparativement à

plusieurs des options étudiées même celle visant la réutilisation de la conduite existante d'ESSO (conduite 8 pouces).

Durant la phase des travaux, la réutilisation de la conduite d'Esso n'engendrerait évidemment que très peu de répercussions sur les milieux environnants étant donné que cette remise en fonction n'entraînerait qu'un minimum d'intervention sur le milieu (réaménagement de l'emprise existante entraînant des déboisements sur certaines sections de l'emprise où la végétation à repris sa place, etc.) Toutefois, en phase d'exploitation, les impacts rattachés à la sécurité publique s'avèrent préoccupants. Cette conduite traverse plusieurs agglomérations urbaines et se situe dans plusieurs cas, à proximité de secteurs résidentiels ou d'activités récréatives (golf, camping etc.) allant ainsi à l'encontre des objectifs développés tant par le promoteur que par les diverses MRC à l'étude.

Puisque le tracé proposé par Ultramar n'engendre des impacts significatifs que sur certaines composantes spécifiques du milieu, nous recommandons que ce tracé soit revu et corrigé sur certaines portions du territoire à l'étude dans le but :

- d'éviter le bois de Verchères et de réduire considérablement l'empiètement dans le corridor forestier Saint-Charles ;
- d'apporter des solutions concrètes et fiables quant à la poursuite des activités agricoles.

Des rencontres et des discussions devraient donc être entamées avec le promoteur, les représentants des MRC à l'étude et de l'UPA. Ces rencontres permettraient de revoir et d'optimiser certaines sections du tracé considérées comme des enjeux importants pour le milieu. Ceci, de façon à ce que le tracé :

- Demeure techniquement réalisable relativement à l'implantation du pipeline;
- Ne contribue pas à la perte de milieux naturels de grande valeur;
- Minimise l'effet de morcellement des terres agricoles relativement à leur activité compte tenu du positionnement du tracé en diagonale sur la majeure partie de celle-ci :
  - privilégier un tracé en bordure des limites cadastrales, aux extrémités des terres lorsque la situation le permet;
  - ou encore
  - prioriser l'implantation du pipeline à une profondeur dépourvue de tout risque quant au passage de la machinerie lourde à l'intérieur de ces milieux.
- N'engendre pas des incidences en terme de productivité de la récolte lors de la phase d'exploitation :
  - maintien de l'efficacité du réseau de drainage des terres suite à l'implantation du pipeline. Le positionnement du présent tracé (en diagonale) sur les terres agricoles occasionnent la rupture de nombreuses conduites de drainage et implique des risques quant à leur remise en état.



Dans le but d'éviter le bois de Verchères, l'option (N) proposée lors de l'étude d'impact sur l'environnement visant à s'implanter à proximité de l'autoroute 20, pourrait, à notre avis, être reconsidérée par le promoteur. Celle-ci permettrait d'éviter toute incursion dans le bois de Verchères et préserverait ainsi, certains habitats fauniques et espèces à statut particulier. Le contournement du tracé Ultramar s'implanterait en grande partie le long d'emprises existantes telles qu'en bordure des lignes hydro-électriques et de l'emprise d'un gazoduc. Seule une section d'environ 1 km contribuerait au morcellement des terres agricoles. Toutefois, en raison des projets futurs situés à proximité de ce tracé, des informations additionnelles demandent à être fournies afin d'être en mesure d'évaluer les réels impacts que cette alternative peut engendrer sur ces diverses composantes.

Quant à la traversée dans le corridor forestier Saint-Charles, nous proposons que soient adoptées certaines modifications au tracé initial proposé. Notons qu'il s'agit de modifications mineures qui consistent à emprunter dans la première portion du parcours le tracé au nord des lignes d'Hydro-Québec afin d'éviter les peuplements forestiers. Par la suite, le tracé initial pourrait être repris (à environ 1,5 km de distance) afin d'éviter l'aire de confinement du cerf de Virginie. Seule une faible superficie de peuplement forestier serait alors touchée.

Par ailleurs, d'autres alternatives pourraient aussi être développées par le promoteur dans le but d'éviter d'empiéter à l'intérieur de ces milieux d'intérêt. Nous recommandons donc que de nouvelles propositions soient réalisées à cet effet considérant l'intérêt que la population accorde à ces milieux.

Enfin, bien que nous ne soyons pas en mesure de statuer dans le cadre de ce mandat sur les réels éléments justifiant la réalisation d'un tel projet, nous pouvons toutefois affirmer que quelque soit les besoins et le rendement recherché (conduites 8 ou 16 pouces), des répercussions sur les milieux environnants y seront nécessairement rattachés.

Il s'agit donc de développer des alternatives les moins dommageables pour l'environnement, en fonction des exigences techniques relativement à la construction du pipeline ainsi qu'en fonction des besoins et des intérêts particuliers du milieu. L'établissement de pourparler avec le milieu demeure donc essentiel quant à l'optimisation de ce tracé.