

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

SECONDE PARTIE DES SÉANCES DE CONSULTATION PUBLIQUE

**MÉMOIRE RELATIF AU PROJET « PIPELINE SAINT-LAURENT » DE LA SOCIÉTÉ
ULTRAMAR LIMITÉE, PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DU PROCESSUS
D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**

Présenté par :

La M.R.C. des MASKOUTAINS

et

La M.R.C. de LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

et

La M.R.C. de LAJEMMERAIS

LE 17 AVRIL 2007



ÉQUIPE DE RÉALISATION

- ◇ Madame Francine Morin, préfète de la M.R.C. des Maskoutains et mairesse de la municipalité de Saint-Bernard-de-Michaudville
- ◇ Monsieur Gilles Plante, préfet de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu et maire de la municipalité de McMasterville
- ◇ Madame Suzanne Roy, préfète de la M.R.C. de Lajemmerais et mairesse de la ville de Sainte-Julie
- ◇ Madame Ginette Blanchard, responsable de l'aménagement de la M.R.C. de Lajemmerais
- ◇ Monsieur Pierre-Luc Blanchard, directeur du service d'urbanisme de la ville de Sainte-Julie
- ◇ Monsieur Réal Campeau, adjoint au responsable de l'aménagement de la M.R.C. des Maskoutains
- ◇ Monsieur Denis Laplante, directeur du service d'urbanisme de la ville de Beloeil
- ◇ Monsieur François Sénécal, responsable de l'aménagement de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1 - INTRODUCTION	4
CHAPITRE 2 - PROBLÉMATIQUES ET RÉPERCUSSIONS	8
2.1 La sécurité des personnes et des biens	8
- La proximité des zones de concentration d'activités humaines	9
- la capacité d'intervention des services municipaux d'incendie en cas de sinistre	9
- le tracé proposé par la Société Ultramar limitée	10
2.2 L'environnement	11
2.3 L'agriculture	12
2.4 Les aspects fiscaux et administratifs	16
- les aspects administratifs	16
- les aspects fiscaux	17
CHAPITRE 3 – OBJECTIFS ET RECOMMANDATIONS	19
3.1 Description du tracé alternatif proposé par les trois (3) M.R.C.	21
- la M.R.C. des Maskoutains	22
- la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu	23
- la M.R.C. de Lajemmerais	24
CHAPITRE 4 – POSITION RELATIVE AU PROJET ET CONCLUSION	25
Annexe 1 – Résolutions des M.R.C.	29
Annexe 2 - Plans illustrant le tracé alternatif préconisé par les trois (3) M.R.C.	39

CHAPITRE 1 : INTRODUCTION

Depuis plus de deux (2) ans maintenant, la Société Ultramar limitée projette de réaliser la construction d'un pipeline d'une longueur approximative de 245 kilomètres entre sa raffinerie de Lévis et son centre de distribution de Montréal-Est. Le pipeline en question permettra d'augmenter l'approvisionnement de carburants raffinés et ainsi répondre à la demande croissante anticipée pour les produits d'essence automobile, de mazout, de carburacteur et autres produits pétroliers dérivés.

Le promoteur propose d'implanter le pipeline à proximité d'une servitude de ligne de transport d'électricité double de 735 kV de la société Hydro-Québec, à travers de vastes étendues de champs cultivés, à proximité de quelques secteurs résidentiels, ainsi qu'à travers plusieurs grands bois. Certains de ces milieux représentent une grande richesse sur le plan environnemental et ont été identifiés très tôt dans la première génération des schémas d'aménagement et, par la suite, confirmés dans les schémas d'aménagement révisés. D'ailleurs, la Montérégie est constituée d'une faible superficie de bois, plaçant notre région au peloton de queue des régions du Québec pourvues d'au moins 30% de leur territoire composé de superficies forestières et ce, selon les orientations gouvernementales. À elles seules, les trois (3) M.R.C. concernées par le projet regroupent une superficie boisée d'une moyenne se limitant à 18,3¹ %.

D'autre part, sur le plan démographique, les M.R.C. des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais regroupent une concentration importante de population. Plus de 256 000 personnes, réparties sur un territoire d'environ 2 238 kilomètres carrés, sont principalement concentrées dans les trois (3) agglomérations urbaines d'importance, soit Varennes-Sainte-Julie-Saint-Amable (57 700 hab.), Beloeil-Mont-Saint-Hilaire-McMasterville-Otterburn Park (50 000 hab.) et St-Hyacinthe (52 000 hab.). Cette partie centrale de la Montérégie-Est constitue un pôle de développement économique de premier plan, en particulier en ce qui a trait à l'industrie bioalimentaire. De plus, les axes de communication que constituent l'autoroute 20 et la voie ferrée du CN forment l'armature principale qui relie le territoire des trois (3) M.R.C. visées par le projet.

¹ Géomont – Évolution des superficies forestières en Montérégie entre 1999 et 2004

La situation géographique des M.R.C. des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais positionne avantageusement ce territoire qui s'étire depuis la partie est de la grande région métropolitaine de Montréal (CMM) jusqu'à l'est de la ceinture agricole de l'agglomération de Saint-Hyacinthe. On peut donc aisément affirmer que le territoire des trois (3) M.R.C. constitue le point de convergence de la plupart des grands réseaux de transport provenant de l'est du Québec et des Maritimes.

Sur le plan institutionnel, les M.R.C. jouent un rôle actif dans les domaines de l'aménagement du territoire et du développement économique. Dans un souci de décentralisation du pouvoir de décision en matière d'aménagement et de développement, le gouvernement du Québec a créé, au début des années 80, les municipalités régionales de comté afin de leur confier un rôle de premier plan dans ces domaines. En particulier, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme prescrit les champs d'intervention et le partage des compétences entre les divers paliers de gouvernement, soit les municipalités, les M.R.C., le gouvernement et ses mandataires. L'outil incontournable en matière d'aménagement du territoire est sans contredit le schéma d'aménagement. Il permet d'orienter les choix d'aménagement de la collectivité, notamment en ce qui a trait aux projets d'infrastructures majeurs, impliquant plus d'une municipalité.

Depuis leur création, les M.R.C. se sont vu confier plusieurs autres responsabilités, notamment en matière d'élaboration des schémas de couverture de risques d'incendie et de sécurité civile (Loi 112) ainsi qu'en matière d'interventions dans la plupart des cours d'eau (Loi 62). Le projet soumis par la Société Ultramar limitée intervient vraisemblablement dans plusieurs sphères de compétence occupées par les M.R.C.

À cela, s'ajoute la réglementation municipale. En effet, puisque la réglementation d'urbanisme locale découle du processus de planification du schéma d'aménagement, la municipalité a pour rôle de veiller à contrôler la mise en œuvre des projets, en respect avec ses objectifs de développement local. La municipalité s'assure donc, par le biais de l'émission de divers permis et certificats, qu'un projet respectera un cadre réglementaire minimal pour que celui-ci s'intègre de façon harmonieuse et viable dans la communauté.

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

Au niveau régional (M.R.C.) :

- ⇒ la conformité aux schémas d'aménagement révisés et à leurs documents complémentaires;
- ⇒ la légalité du projet vis-à-vis la réglementation régionale, soit les règlements de contrôle intérimaire, les règlements sur l'abattage des arbres et les règlements sur la gestion des cours d'eau;
- ⇒ une vérification à l'égard de la compatibilité du projet à l'égard du projet des schémas de couverture de risques d'incendie.

Au niveau local (municipal) :

- ⇒ la conformité du projet à l'égard des plans d'urbanisme;
- ⇒ la légalité du projet vis-à-vis la réglementation d'urbanisme (règlements de zonage, de lotissement, de construction ainsi que les règlements à caractère discrétionnaire).

Il faut également souligner que toute la procédure réglementaire ci-haut présentée découle des obligations légales adoptées par le législateur et qui doivent être assumées par les M.R.C. et les municipalités. De façon particulière, il faut rappeler que le schéma d'aménagement constitue un cadre juridique à grande portée, puisque que le gouvernement, ses ministères et mandataires de l'État sont liés à ce document en ce qui concerne les interventions prévues par l'État (LAU art. 2).

À cet effet, pour que le projet soit reconnu sur le plan juridique, certaines dispositions actuelles de la réglementation régionale et municipale devront, le cas échéant, être vraisemblablement modifiées. Cet exercice est toutefois conditionnel à la mise en place d'une entente consensuelle entre le promoteur, les M.R.C., les municipalités et les instances gouvernementales quant au choix d'un tracé optimal respectant les principes fondamentaux du concept de développement durable. De plus, les répercussions potentielles en matière de responsabilité municipale devraient impérativement être évaluées avec les principaux intéressés.

CHAPITRE 2 : PROBLÉMATIQUES ET RÉPERCUSSIONS

En vertu des caractéristiques techniques énoncées dans l'étude d'impact, le tracé du pipeline St-Laurent préconisé par la Société Ultramar limitée traverse le territoire des M.R.C. des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais 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 des trois (3) M.R.C. En milieu agricole, sa traversée est d'une longueur de 67,89 km et se rattache à une proportion d'environ 82% du territoire. Quant aux franchissements d'obstacles naturels, ce tracé projeté traverse 96 petits cours d'eau et 2 cours d'eau majeurs correspondant aux rivières Richelieu et Yamaska. Au total, 249 propriétaires sont concernés par l'implantation du projet Pipeline Saint-Laurent sur le territoire des trois (3) M.R.C. montérégiennes visées par le projet.

Le présent chapitre soulève différentes problématiques découlant du choix de ce tracé préconisé par la Société Ultramar limitée sur le territoire des M.R.C. montérégiennes concernées par ce projet. Les thèmes liés à la sécurité, à l'environnement, à certaines pratiques agricoles ainsi qu'aux aspects fiscaux et administratifs sont notamment abordés.

2.1 La sécurité des personnes et des biens

Certains risques technologiques, tels que la rupture de la conduite, un déversement, un incendie ou une déflagration, sont associés à l'exploitation d'un pipeline transportant des produits hautement inflammables. C'est pourquoi, la préservation de la sécurité des personnes et des biens représente une dimension fondamentale dans l'intégration optimale et l'acceptabilité sociale de tout projet de pipeline dans son milieu d'insertion.

Bien que les pipelines soient généralement conçus selon des normes strictes de fabrication, la perception des risques associés à la présence d'un pipeline représente souvent la composante du milieu humain la plus importante à considérer pour la population. Qui plus est, aucune norme provinciale ou fédérale, en rapport à l'implantation d'un tel équipement, n'impose de distances séparatrices minimales entre un pipeline et une résidence.

La présence d'une telle infrastructure soulève donc certaines préoccupations majeures à l'égard de la sécurité des personnes et des biens : la proximité des zones de concentration d'activités humaines et la capacité d'intervention des services municipaux d'incendie en cas de sinistre.

- la proximité des zones de concentration d'activités humaines

Les conséquences d'un accident relié à un pipeline peuvent varier en fonction du type d'accident (déversement, incendie, explosion), des caractéristiques du milieu où il se produit et de son intensité. Toutefois, peu importe le type d'accident, ces conséquences risquent de s'aggraver s'il se produit à proximité d'une zone à forte concentration d'activités humaines. Ainsi, les zones d'habitation, les zones industrielles où se concentrent plusieurs travailleurs, les zones scolaires et toute autre zone regroupant, de façon continue ou ponctuelle, une concentration de personnes doivent, autant que possible, être évitées en priorité par le passage d'un pipeline à proximité. Il en va de même à l'égard des zones de développement urbain futur planifiées.

- la capacité d'intervention des services municipaux d'incendie en cas de sinistre

Les risques associés à la présence d'un pipeline dans un milieu requièrent, de la part des instances municipales responsables d'intervenir en cas de sinistre, une planification rigoureuse des mesures de prévention et une préparation adéquate des interventions en cas de sinistre. Ce sont les instances locales qui devront répondre en première ligne en cas d'alerte.

La mise en place de protocoles d'intervention à proximité de la conduite, la réalisation de plans d'évacuation, la formation du personnel d'intervention et l'achat d'équipements appropriés sont des exemples de mesures qui doivent être prises par les municipalités concernées.

Par ailleurs, l'accessibilité au pipeline est un facteur important pouvant affecter le niveau d'efficacité et le coût des interventions en cas de sinistre. Une conduite éloignée de toute voie carrossable rendra difficile l'accès des véhicules et pourra affecter de beaucoup la rapidité d'intervention, augmentant ainsi les risques de tout ordre associés au sinistre et entraînera certainement des coûts directs et indirects qui se répercuteront sur l'ensemble de la communauté.

Considérant l'importance des préoccupations ci-haut mentionnées à l'égard de la sécurité des personnes et des biens, les M.R.C. des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais formulent les deux (2) recommandations suivantes :

- le tracé du pipeline doit, en priorité, être éloigné des secteurs sensibles comportant une concentration significative d'activités humaines, en particulier les secteurs résidentiels;
- le tracé doit, autant que possible, être situé à proximité de voies de circulation permettant d'accéder facilement à la conduite et de réduire les coûts en cas d'intervention. De plus, la rapidité d'accès améliorera la qualité de l'intervention en respect avec les objectifs des schémas de couverture de risques d'incendie qui sont présentement en phase d'élaboration.

- le tracé proposé par la Société Ultramar limitée

Le tracé retenu par la Société Ultramar limitée pour le passage du pipeline sur le territoire des M.R.C. des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais est généralement éloigné des milieux habités et des zones d'activités humaines. Cependant, certains secteurs résidentiels situés à La Présentation, à Saint-Charles-sur-Richelieu et à Saint-Marc-sur-Richelieu côtoieraient de près la future conduite.

D'autre part, tel que souligné dans les considérations précédentes, le tracé préconisé peut comporter certaines difficultés d'accessibilité et nuire ainsi à l'efficacité des interventions d'urgence. De façon générale, le tracé se retrouve éloigné des principaux réseaux routiers et s'insère dans la majorité des cas au sein des terres agricoles. Cette contrainte pourrait nécessiter de la part des instances responsables (les municipalités) d'intervenir en cas de sinistre et d'acquérir de nouveaux équipements spécialisés pour assurer un service optimal. En raison de la localisation projetée du pipeline, cette situation entre en contradiction avec les objectifs mentionnés plus tôt.

En résumé, le tracé devrait être revu avec les partenaires municipaux de manière à s'assurer d'une meilleure accessibilité à la conduite tout en évitant de trop s'approcher des milieux urbains.

2.2 L'environnement

En matière environnementale, le tracé du pipeline préconisé par la Société Ultramar limitée impose, selon nous, des contraintes importantes sur le plan environnemental. La principale préoccupation découle de l'importance relativement élevée des interventions réalisées dans certains milieux naturels, en particulier dans certains bois de grande valeur écologique. Ces bois représentent non seulement une grande valeur écologique pour la population mais aussi une valeur paysagère et patrimoniale. On y pratique aussi une foule d'activités à caractère récréatif compatibles avec la vocation de protection que le milieu leur a attribué.

Selon les données compilées dans l'étude d'impact, la Société Ultramar limitée propose de supprimer plusieurs hectares de bois, sur une bande de 10 à 18 mètres notamment dans des bois bénéficiant jusqu'à présent de ce statut de protection.

Selon l'atlas de conservation des bois, réalisé par le Centre de la Nature du Mont Saint-Hilaire, le tracé préconisé traverse dix-neuf (19) bois dont quatre (4) sont identifiés au premier et au second niveau dans l'échelle de priorité de conservation.

Particulièrement, la partie du bois de Verchères, située à Saint-Mathieu-de-Beloeil et à Saint-Amable, représente un îlot regroupant plusieurs éléments d'intérêt écologique très élevé. À titre d'exemple, on y retrouve plusieurs peuplements forestiers de forêt ancienne (90 ans et plus). On y note aussi la présence significative d'une flore et d'une faune riches représentant un échantillon exceptionnel d'un écosystème en plein cœur de la Montérégie.

Afin d'éviter d'empiéter dans ces milieux exceptionnels, le tracé alternatif proposé au chapitre 3 présente des avantages en ce sens qu'il n'empiète que dans quelques bois de faible indice de conservation.

De plus, le tracé alternatif proposé a l'avantage de minimiser l'empiètement dans les sites fauniques et floristiques sensibles, tels qu'identifiés dans l'étude d'impact.

Finalement, au niveau des traversées des cours d'eau, les deux (2) scénarios s'équivalent pour le nombre de cours d'eau touchés. En effet, les deux (2) principaux cours d'eau de la Montérégie, soit les rivières Yamaska et Richelieu, sont traversés.

2.3 L'agriculture

Dans le cadre des présentes audiences publiques, les M.R.C. tiennent à sensibiliser le BAPE des contraintes liées à l'agriculture que représente le tracé retenu par la Société Ultramar limitée, soit le corridor adjacent à la ligne de 735 kV d'Hydro-Québec.

En matière d'agriculture, le tracé préconisé relève d'importants défis à la pratique de cette activité. Celle-ci est d'ailleurs fortement présente sur le territoire des trois (3) M.R.C.

La majorité du territoire des trois (3) M.R.C. est dédiée aux activités agricoles : Lajemmerais 80%, La Vallée-du-Richelieu 87% et Les Maskoutains 97% (CPTAQ, Rapport annuel 2005-2006). En parallèle, cette région absorbe un développement urbain continu et une augmentation constante de sa population.

On comptait en 2001, 1 203 exploitations agricoles sur le territoire de la M.R.C. des Maskoutains, 443 dans la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu et 198 dans la M.R.C. de Lajemmerais.²

Les M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu (69%) et de Lajemmerais (70%) ont une forte proportion de leurs exploitations agricoles spécialisées en production végétale alors que la M.R.C. des Maskoutains a plus de 50% de ses fermes en production animale. Comme pour le reste de la Montérégie, les entreprises spécialisées en production végétale sont en général de taille supérieure à celles du Québec, que ce soit en termes de superficie, de revenus générés ou de capitalisation.

Ce bref portrait confirme la vocation agricole des trois (3) M.R.C. et la vitalité de l'agriculture dans ces territoires n'est plus à démontrer.

² Les données présentées proviennent essentiellement du «Profil bioalimentaire de la Montérégie» réalisé par le MAPAQ, janvier 2006.

L'un des objectifs d'aménagement privilégié par les schémas d'aménagement révisés vise à assurer la pérennité de l'agriculture en zone agricole permanente.

Il est bon de rappeler que le projet du pipeline traversera près de 68 kilomètres des meilleures terres agricoles du Québec, dont le territoire de la capitale agroalimentaire du Québec, la ville de Saint-Hyacinthe.

Les M.R.C. considèrent que l'implantation du pipeline sur le site privilégié par la Société Ultramar limitée aura des incidences majeures sur l'agriculture lors de sa phase de construction et, par la suite, pour toute la durée de l'exploitation de la conduite.

Le tracé retenu créera une nouvelle servitude de 18 mètres de largeur adjacente à celle d'Hydro-Québec imposant par le fait même des contraintes significatives pour l'agriculture. Cette deuxième servitude, au beau milieu des champs, traversera, elle aussi, les terres en diagonale sans suivre le cadastre (ligne de lot) des propriétés. Les trois (3) M.R.C. sont d'avis qu'en milieu agricole, l'emprise du futur pipeline doit éviter la coupure des terres en diagonale sur la majeure partie de leur territoire.

Durant la phase des travaux, plusieurs systèmes de drainage devront être sectionnés afin de permettre l'implantation de la conduite et ceci est dû au fait que le tracé proposé traverse la majorité des terres agricoles au centre plutôt qu'à leur extrémité. Ces travaux nécessiteront la remise en état des drains existants afin de conserver un rendement de production agricole similaire au rendement initial. À cet effet, certains agriculteurs sont préoccupés par la manière que cette remise en état sera faite 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 d'un pipeline engendrera une contrainte significative sur ces milieux, bien que le promoteur compte sensibiliser l'ensemble des agriculteurs à ce sujet. Le drainage de ces milieux devra donc être réalisé lors des travaux. Enfin, les M.R.C. se questionnent quant à la poursuite normale des activités agricoles sur cette emprise et voient ce tracé comme une contrainte additionnelle face à la pérennité de l'activité agricole.

De plus, durant toute la durée de vie de la conduite (phase d'exploitation), l'utilisation de machineries lourdes sera interdite et les pratiques agricoles devront tenir compte, en tout temps, de la faible profondeur de son enfouissement (1,2 mètre). La conduite imposera les mêmes contraintes aux agriculteurs qui désireront un jour drainer leur terre. Par ailleurs, certaines activités agricoles seront soumises à une autorisation préalable de la Société Ultramar limitée.

En milieu agricole, le tracé préconisé par le promoteur engendrera des contraintes plus importantes que la conduite existante appartenant à la société Imperial Oil (ESSO) sur les activités agricoles. Diverses inquiétudes se rattachent à la phase des travaux ainsi qu'à la phase d'exploitation. Ces situations risquent ainsi d'engendrer des répercussions sur la productivité des récoltes et ainsi nuire à la rentabilité économique de ces parcelles de terre.

La conduite existante d'Esso, adjacente à l'autoroute 20 et construite à la fin des années 60, a été considérée dans l'étude d'impact par le promoteur. Cependant, en raison des besoins anticipés toujours en croissance (conduite de 16 pouces de diamètre), la Société Ultramar limitée n'a pas retenu cette hypothèse durant l'élaboration de son projet. On peut donc penser que la réutilisation de la conduite existante ne répond pas aux attentes du promoteur pour des motifs découlant de ses propres intérêts.

Pourtant, dans les années 90, la Société Ultramar limitée avait un projet similaire qui consistait aussi à construire un pipeline reliant sa raffinerie de Lévis à Montréal-Est. La compagnie avait alors envisagé de réutiliser l'emprise de la conduite Esso (conduite de 8 pouces de diamètre). Selon nous, cette approche aurait dû être reconsidérée afin de réduire les impacts environnementaux face à l'ajout d'une autre servitude sur notre territoire.

Il faut rappeler que cette conduite est située à la limite des terres et en majeure partie perpendiculairement à celles-ci. Elle occasionne très peu d'inconvénients aux pratiques agricoles et aux systèmes de drainage agricole.

La servitude de la conduite Esso possède également l'avantage de ne pas créer une nouvelle servitude sur les terres agricoles. Tout au plus, dans certains cas spécifiques, la conduite pourrait engendrer son élargissement pour des motifs de sécurité.

Afin de minimiser l'impact sur les activités agricoles et forestières et pour assurer une gestion durable de l'aménagement et du développement du territoire, il s'avère que le tracé de l'emprise Esso est la variante la moins dommageable pour l'agriculture.

Les éléments structurants (milieu résidentiel, services publics, projets de développement) du territoire urbanisé des villes de Saint-Hyacinthe et de Beloeil et l'aspect de la sécurité des biens et des personnes ont été considérés comme des contraintes à la construction et au passage du pipeline. C'est pourquoi, dans ces secteurs, le tracé de la servitude Esso n'est pas retenu par les trois (3) M.R.C. Par contre, le milieu agricole est favorable que le projet «Pipeline Saint-Laurent» utilise et/ou se juxtapose à la servitude Esso.

Dans un objectif de développement durable, tout nouveau promoteur de projet d'infrastructures doit d'abord chercher à réutiliser, à revaloriser et à recycler les infrastructures existantes. En n'utilisant aucun élément de la servitude détenue par Imperial Oil (Esso), le tracé privilégié par la Société Ultramar limitée (adjacent à la ligne de 735 kV) ne met pas l'emphase sur cette approche.

Les M.R.C. proposent un corridor alternatif qui, selon elles, permettrait de minimiser les contraintes à la fois associées aux milieux de forte activité humaine (Saint-Hyacinthe et Beloeil) ainsi qu'aux milieux agricoles, naturels et sensibles.

Les M.R.C. des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais sont d'avis qu'il est souhaitable et avantageux pour le développement des activités agricoles que la future conduite emprunte, dans la mesure du possible, les limites de cadastre des terres. À cet effet, la servitude de la conduite Esso possède cet avantage.

Finalement, les M.R.C. sont également d'avis que, sur le plan des activités agricoles, il faille revoir et optimiser certaines sections du tracé envisagé par la Société Ultramar limitée. Les enjeux suivants illustrent d'ailleurs les préoccupations des M.R.C. en matière agricole :

Le tracé retenu devrait...

- demeurer techniquement réalisable;
- ne pas contribuer à générer des impacts majeurs sur les activités agricoles, c'est-à-dire minimiser l'effet de morcellement des terres agricoles relativement à leur activité, compte tenu de l'orientation en diagonale à 45° de la majeure partie des terres agricoles;
- être situé en bordure des limites cadastrales, aux extrémités des terres lorsque la situation n'implique pas les milieux urbanisés;
- ne pas engendrer des incidences en termes de productivité de la récolte lors de la phase d'exploitation :
 - le maintien de l'efficacité du réseau de drainage des terres suite à l'implantation de la conduite devrait être priorisé. À cet effet, le positionnement du tracé préconisé par la Société Ultramar limitée sur les terres agricoles occasionnera la rupture de nombreuses conduites de drainage et impliquera des risques quant à leur remise en état.

2.4 Les aspects fiscaux et administratifs

- les aspects administratifs

Durant les phases de planification, de réalisation et d'exploitation du projet « Pipeline Saint-Laurent », la Société Ultramar limitée devra tenir compte de différents aspects administratifs liés à la conformité du projet par rapport aux lois, règlements, codes et politiques, tant aux niveaux municipal, régional que provincial.

Nous limiterons les commentaires du volet administratif au niveau local et supralocal pour les besoins de la présente section.

La conformité du projet est analysée par rapport aux schémas d'aménagement révisés accompagnés de leurs documents complémentaires, des règlements de contrôle intérimaire en vigueur et applicables dans les trois (3) M.R.C. et de la réglementation municipale applicable dans l'ensemble des municipalités traversées par la construction du pipeline.

La Société Ultramar limitée devra interpeler les autorités municipales concernées durant les démarches de réalisation de son projet. Certains règlements municipaux et régionaux peuvent faire l'objet de modifications, en particulier les règlements d'urbanisme, pour permettre la construction du pipeline puisque le projet, tel que présenté, n'est pas conforme à plusieurs d'entre eux.

Lorsque la démarche serait complétée, la Société Ultramar limitée devra alors déposer des demandes officielles de permis de construction auprès des instances municipales et régionales concernées. La construction du pipeline ne pourrait débuter sans l'émission de tous les permis et autorisations. De façon non limitative, mentionnons que des permis et autorisations liés à la construction, à l'abattage d'arbres et à la traversée de cours d'eau seront notamment requis. Les attestations de conformité à l'égard de la réglementation pourraient être requises pour une demande d'autorisation à des fins autres qu'agricoles auprès de la CPTAQ ainsi que pour l'émission du certificat d'autorisation auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

- les aspects fiscaux

Les M.R.C. et les municipalités concernées par le projet se questionnent sur plusieurs aspects liés au volet de la taxation et des redevances liées à l'implantation d'un tel ouvrage.

En ce qui concerne le volet de la taxation, il appert que, lorsque taxée, la valeur du pipeline tend à décroître avec les années jusqu'à atteindre une valeur résiduelle presque nulle. En considérant tout le volet de la sécurité publique traité au chapitre 2.1, il y a lieu que les villes et les M.R.C. se questionnent sur les avantages et les coûts inhérents à la construction du pipeline. Sera-t-il nécessaire de procéder à des formations spécialisées

de la main-d'œuvre au niveau de la sécurité publique et à faire l'acquisition d'équipements particuliers? Nous avons pu nous questionner sur ces aspects au chapitre précédent, sans toutefois en mesurer réellement la portée, faute d'information précise à ce sujet dans l'étude d'impact. Les différentes instances, dont particulièrement les municipalités, se questionnent fortement sur le coût réel de cet aspect en rapport aux avantages qu'elles en retireront.

Compte tenu du coût possible en services et de la taxation, un second aspect sur lequel les M.R.C. et les municipalités se questionnent porte sur les possibles redevances liées à l'implantation d'une telle infrastructure.

Il serait intéressant de mettre en place, par le biais de protocole d'entente, un système de redevance qui pourrait se traduire sous forme monétaire, selon un pourcentage établi par rapport au coût de construction et d'exploitation de l'infrastructure.

À titre d'exemple, la société Hydro-Québec donne un certain pourcentage du coût des travaux aux municipalités et aux M.R.C. accueillant de nouvelles infrastructures majeures.

Ce mécanisme permettrait d'assurer d'une part, un financement adéquat des responsabilités municipales spécifiques à l'exploitation du projet et, d'autre part, contribuerait à l'élaboration d'une formule de compensation bénéficiant à l'ensemble de la communauté devant cohabiter avec un risque supplémentaire sur leur territoire.

En dernier lieu, notons que des fonds gérés par les instances locales et régionales permettraient de mettre sur pied des projets de mise en valeur des milieux naturels, de réhabiliter des cours d'eau, bref, de voir à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.

CHAPITRE 3 : OBJECTIFS ET RECOMMANDATIONS

Jusqu'à maintenant, nous avons exprimé certaines réserves liées au projet tel que présenté par la Société Ultramar limitée. Le chapitre suivant propose, tel que mentionné ultérieurement, un tracé alternatif de moindre impact que celui proposé par le promoteur. De moindre impact en ce sens qu'il tient compte d'un consensus social auquel adhèrent les principaux acteurs du milieu.

Le choix du tracé du pipeline préconisé par la Société Ultramar limitée repose essentiellement sur des considérations d'ordre technique et économique. La juxtaposition du tracé avec la servitude d'Hydro-Québec permet en effet de raccourcir le parcours en suivant un trajet plutôt rectiligne. De plus, ce parcours étant essentiellement situé en zone agricole permanente, les contraintes techniques s'en trouvent d'autant réduites, puisque l'on prévoit enfouir la conduite à une profondeur d'environ 1,2 m.

Comme il a été mentionné dans les points précédents, le choix du tracé préconisé par la Société Ultramar limitée repose sur des préoccupations qui ne sont pas nécessairement les mêmes que celles des acteurs du milieu.

Le Comité technique de la Table de concertation régionale avait analysé le tracé préliminaire à l'automne 2006. Une série de treize (13) recommandations sur le projet en est ressortie afin d'encadrer le choix d'un tracé alternatif à celui proposé par la Société Ultramar limitée. Les treize (13) recommandations ainsi qu'un corridor alternatif ont fait l'objet d'une reconnaissance officielle de la part des M.R.C. des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais³.

Récemment, le Comité technique, regroupant les professionnels locaux et régionaux responsables des dossiers d'aménagement, a proposé aux préfets et maires, concernés par le projet, un tracé alternatif respectant les principes du développement durable⁴. Ce tracé alternatif repose sur les objectifs suivants compte tenu des enjeux abordés dans les chapitres précédents :

³ Voir les résolutions en annexe de ce mémoire

⁴ Conciliation entre les intérêts économiques, les préoccupations environnementales et les bénéfices que peut en retirer la communauté.

⇒ Objectif 1 : prioriser la sécurité des personnes et des biens

- le pipeline devrait être situé à une distance suffisamment éloignée des concentrations de résidences et des autres activités humaines (institutions, commerces, industries, sites patrimoniaux, certaines activités récréatives, etc.);
- la conduite et ses équipements de service afférents devraient être accessibles par des voies d'accès existantes afin de rendre plus efficace les interventions d'urgence en cas de sinistre.

⇒ Objectif 2 : assurer la conservation des milieux d'intérêt écologique

- l'établissement de la servitude du pipeline ne devrait générer que très peu de coupes d'arbres;
- la conduite et ses équipements de service afférents ne devraient pas empiéter dans un milieu humide ou un site écologique abritant une espèce animale ou végétale vulnérable ou menacée.

⇒ Objectif 3 : minimiser les contraintes reliées à la pratique des activités agricoles

- le tracé devrait éviter, dans la mesure du possible, de traverser les terres agricoles dans leur partie centrale afin de limiter le passage des véhicules agricoles au dessus de la conduite;
- la conduite et ses équipements de service afférents ne devraient pas empiéter dans des érablières;
- le tracé à préconiser devrait minimiser le sectionnement des systèmes de drainage des terres.

Le tracé « alternatif » proposé par les trois (3) M.R.C. dans le cadre des audiences publiques est le fruit d'un exercice de concertation établi avec la collaboration de différents acteurs locaux concernés par le projet du pipeline.

Ainsi, plusieurs groupes tels que la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe, le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CREM), le Comité de valorisation du bassin versant de la rivière Richelieu (COVABAR), le Centre de la Nature du Mont Saint-Hilaire, les municipalités de Sainte-Hélène-de-Bagot, de Saint-Simon, de Saint-Hyacinthe, de La Présentation, de Sainte-Marie-Madeleine, de Saint-Charles-sur-Richelieu, de Saint-Marc-sur-Richelieu, de Mont-Saint-Hilaire, de Saint-Mathieu-de-Beloeil, de Sainte-Julie, de Varennes et de Saint-Amable, en collaboration avec les M.R.C. des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais ainsi que les députés des circonscriptions de Verchères, de Borduas et de Saint-Hyacinthe, ont participé à la réflexion menant à un consensus définissant les bases du tracé alternatif.

Avec, l'apport du Comité technique, les M.R.C. ont d'abord identifié un corridor plus ou moins élargi, s'articulant à proximité de l'autoroute 20. Rappelons-le ce site bénéficie de plusieurs avantages. Par la suite, un examen plus approfondi a permis d'identifier un tracé qui, dans la plupart des cas, emprunte l'une ou l'autre des variantes déjà envisagées par la Société Ultramar limitée elle-même.

3.1 Description du tracé alternatif proposé par les trois (3) M.R.C.

La description technique suivante expose le tracé alternatif proposé par les M.R.C. des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais, selon les différentes préoccupations mentionnées dans les sections précédentes. Le tracé alternatif est le résultat de plusieurs rencontres de concertation avec les acteurs concernés par le projet. Il ne constitue pas le tracé « idéal » mais plutôt un tracé de « compromis » afin de minimiser les impacts tant en milieu urbain qu'agricole.

L'annexe 2 illustre le tracé alternatif sous forme cartographique. Les pointillés orangés représentent le tracé préconisé par la Société Ultramar limitée. Les pointillés jaunes représentent le tracé alternatif préconisé par les M.R.C. des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais. Finalement, les pointillés bleus représentent le tracé des variantes soumises à l'étude lors de la réalisation de l'étude d'impact sur le projet.

❖ La M.R.C. des Maskoutains

⇒ Sainte-Hélène-de-Bagot jusqu'à St-Hyacinthe (figures 30-03, 30-04 et 30-05)

Le tracé alternatif proposé par les M.R.C. correspond à la variante G.1-H.1 jusqu'à Saint-Hyacinthe. La conduite serait juxtaposée ou dans la servitude appartenant à la société Imperial Oil (Esso). Ce tronçon aurait pour avantage de limiter la coupe de bois et d'éviter le croisement des terres en culture. Le golf de Saint-Simon serait contourné par le sud, toujours par la servitude Esso, afin de ne pas compromettre son développement futur.

⇒ Le contournement de Saint-Hyacinthe (figures 30-05, 31, zoom 1 et 32-01)

Le contournement de la partie urbaine de Saint-Hyacinthe devrait être envisagé puisqu'il permettrait de limiter la cohabitation de l'infrastructure avec les activités urbaines fortement concentrées dans l'agglomération de Saint-Hyacinthe. La variante H.3 est proposée afin de faire bifurquer la conduite le long de la ligne du lot 1 702 095 depuis le 2^{ième} rang en direction des lignes électriques de 735 kV et le chemin du Rapide Plat Sud. Le forage directionnel traversant la rivière Yamaska pourrait par la suite être effectué en partie à l'intérieur de la servitude d'Hydro-Québec afin d'éloigner davantage la conduite des résidences situées à proximité.

La variante H.3 a l'avantage, contrairement à la variante non retenue par la Société Ultramar limitée (G.1, G.2 et H.1 et H.2), d'éviter et de s'éloigner des agglomérations résidentielles situées en bordure de la rivière Yamaska (les chemins Rapide-Plat-Sud et Rapide-Plat-Nord). De plus, elle s'adosse au cadastre et son trajet entre la servitude d'Esso et la ligne de 735 Kv est plus court.

Par la suite, la conduite emprunterait le tracé de la variante I (celle préconisée par la Société Ultramar limitée) jusqu'au point 6.1. En se dirigeant vers le sud, la conduite éviterait le secteur urbanisé de la municipalité de La Présentation. Nous proposons que le pipeline longe la ligne séparatrice des lots 2 256 2020 et 2 256 676 et empiète partiellement sur les lots 2 256 593 et 2 256 941. Cette variante a pour avantage de

limiter la cohabitation avec une concentration importante de résidences et de ne pas empiéter sur les terres en culture. Mentionnons ici que les deux (2) propriétaires concernés par la traversée du boulevard Laframboise (route 137) ont été consultés et sont en accord avec ce passage. Une fois arrivée sur la « servitude Esso », le pipeline bifurquerait vers l'ouest jusqu'au point 7.1 situé près de la sortie 123 de l'autoroute 20 située dans la municipalité de La Présentation. À cet endroit, le tracé proposé, par les trois (3) M.R.C., utiliserait la variante K.1 (servitude Esso) sur le territoire des municipalités de La Présentation et de Sainte-Marie-Madeleine.

⇒ La Présentation jusqu'à Mont-Saint-Hilaire (figures 32-1 et 32-2)

Une fois encore le tracé alternatif du pipeline serait jusqu'à Mont-Saint-Hilaire, juxtaposé à la servitude ESSO, contournant le golf de Sainte-Marie-Madeleine, en s'appuyant sur les mêmes arguments que le golf de Saint-Simon. Un effort particulier devrait toutefois être réalisé afin de minimiser la coupe d'arbres dans le bois situé à l'ouest du golf. Selon les relevés indiqués dans l'étude d'impact, on y trouve une flore particulière ainsi qu'une érablière rouge. De plus, on a identifié ce secteur comme une aire de confinement du cerf de virginie. Le tracé longerait une fois de plus la conduite ESSO, jusqu'à la bretelle nord de la sortie 113 de l'autoroute 20 située à Mont-Saint-Hilaire.

❖ **La M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu**

⇒ La traversée de la rivière Richelieu (figures 32-2 et zoom 2)

La traversée de la rivière Richelieu présente un défi important en raison de la présence de nombreuses résidences situées de part et d'autre de la rivière et de la largeur relativement importante du cours d'eau. Pour ce faire, nous proposons que le tracé s'approche et même empiète dans une partie de l'emprise de l'autoroute 20 afin de s'éloigner le plus possible des résidences. La conduite devrait par la suite traverser la rivière Richelieu en oblique pour se rendre jusqu'à la ligne de séparation des lots 139 et 140 à Beloeil. Ce contournement serait nécessaire afin d'éloigner suffisamment la conduite de la rue Prévert à Beloeil, puisqu'il s'agit d'un îlot déstructuré comportant une soixantaine de résidences. Par la suite la conduite se rendrait au point 7.1 tel qu'identifié au plan.

⇒ Le contournement de Beloeil et de Saint-Mathieu-de-Beloeil (figures 32-2, zoom 3, zoom 4 et 34)

Pour les mêmes motifs que l'évitement du périmètre d'urbanisation de Saint-Hyacinthe, nous préconisons le contournement des secteurs urbains de Beloeil et de Saint-Mathieu-de-Beloeil. Nous proposons la création de la variante K.3 afin de diriger la conduite au nord de la zone industrielle de Beloeil. Par la suite, la conduite se dirigerait vers le sud de l'autoroute 20 en croisant la montée Saint-Jean-Baptiste. Le tracé exercerait un contournement par le sud de la future usine d'épuration des eaux usées de Saint-Mathieu-de-Beloeil pour, à nouveau, se diriger vers le côté nord de l'autoroute 20.

Finalement, la variante N.1 longerait le chemin de l'industrie en se juxtaposant à la « servitude ESSO » jusqu'au point 9.2. Ce tracé est selon nous primordial, puisqu'il permet le contournement de la partie du bois de Verchère située à Saint-Mathieu-de-Beloeil et à Saint-Amable. Cette solution représente selon nous la meilleure alternative souhaitée puisqu'elle permet d'éviter l'empiètement et la coupe à blanc dans un milieu écologique fragile de très grande valeur.

❖ **La M.R.C. de Lajemmerais**

⇒ La traversée de Ste-Julie et le contournement de Saint-Amable (figures 34 et 35)

Dans la dernière portion du tracé alternatif correspondant à la variante N depuis le point 9.2 jusqu'au point 10, nous proposons que le pipeline soit juxtaposé au gazoduc de TQM. Cependant, afin d'éloigner le plus possible la conduite du secteur industriel situé en bordure du chemin du Fer à Cheval, nous préconisons que la conduite traverse la servitude d'Hydro-Québec et longe celle-ci dans son flanc ouest, jusqu'au point 10. Ce détour permet de contourner la municipalité de Saint-Amable et donc la partie du bois de Verchères située dans la M.R.C. de Lajemmerais.

⇒ La traversée de Varennes (figure 35)

Depuis le point 10 jusqu'à la fin du tracé traversant le territoire des trois (3) M.R.C. de la Montérégie, soit jusqu'au point 11, le tracé proposé est le même que celui préconisé par la Société Ultramar limitée.

CHAPITRE 4 : POSITION RELATIVE AU PROJET ET CONCLUSION

Tel que présenté précédemment, le projet de tracé de la Société Ultramar limitée pour le Pipeline Saint-Laurent préoccupe grandement les M.R.C. de Lajemmerais, de La Vallée-du-Richelieu et des Maskoutains et ce, tant en regard de considérations humaines que biophysiques. Au centre des préoccupations, le développement durable, la qualité de vie de la population, la sécurité des personnes et des biens, la protection de l'environnement, des activités agricoles et autres activités économiques de même que la protection et la mise en valeur du paysage, les mesures d'atténuation ainsi que les programmes compensatoires destinés à la communauté sont autant d'arguments qui justifient le présent mémoire et le tracé alternatif proposé.

Rappelons que le territoire des M.R.C., visées par le projet de la Société Ultramar limitée, se distingue par une forte vocation agricole, mais également par une richesse patrimoniale qui favorise le potentiel récréotouristique de ces milieux et de l'économie régionale.

Les orientations et les objectifs d'aménagement contenus dans les schémas d'aménagement des trois (3) M.R.C. permettent d'identifier et de cibler les principales composantes du milieu et les grands enjeux que le tracé proposé par la compagnie Ultramar vient perturber.

Rappelons brièvement que la Société Ultramar limitée prévoit, selon le tracé préconisé, le déboisement à l'intérieur de secteurs d'intérêt de grandes valeurs, notamment dans le bois de Verchères et le corridor forestier Saint-Charles. Des contraintes sur les activités agricoles, tant durant les phases de construction que d'exploitation, sont prévisibles. Les habitats fauniques seront perturbés et une perte au niveau des peuplements forestiers sera irréversible. Des impacts qui, avouons-le, vont à l'encontre des objectifs régionaux et matière d'aménagement et de l'intérêt de la population touchée par le projet.

Le présent mémoire propose un corridor alternatif qui, nous l'avons démontré, permet de minimiser ces contraintes associées aux milieux de forte activité humaine ainsi qu'aux milieux naturels sensibles.

Dans une optique de solidarité, les M.R.C. des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais ont respectivement adopté à l'automne 2006 les résolutions numéros 06-11-350, 06-09-207 et 2006-09-197⁵, lesquelles proposent un tracé alternatif de moindre impact en fonction des arguments et des principes suivants :

- 1. Le tracé privilégié par Ultramar serait situé à proximité de plusieurs secteurs résidentiels alors qu'il est relativement éloigné des secteurs moins contraignants. Puisque la sécurité publique est au cœur des préoccupations liées à ce projet, il serait primordial que la conduite puisse, en priorité, être située loin des secteurs sensibles comportant une concentration significative d'activités humaines.*
- 2. Le tracé privilégié par Ultramar comporte des difficultés d'accès considérables en cas d'intervention ou d'entretien de la conduite (et des équipements afférents) car il est situé en plein milieu de zones cultivées et non à proximité de voies de circulation. Ceci peut également entraîner des coûts supplémentaires reliés à la sécurité publique pour certaines interventions en matière de protection contre les incendies.*
- 3. L'implantation d'un nouveau pipeline sur le territoire contribuera à augmenter le niveau de risque de déflagration ou d'accident. Il sera important de quantifier ce nouveau risque et de s'assurer que le promoteur prendra la responsabilité financière afin de compenser les frais qu'engendrera cette augmentation du niveau de risque, tels que les frais de formation du personnel responsable de la sécurité civile et le coût d'achat et d'entretien des équipements qui devront être utilisés.*
- 4. Dans un objectif de développement durable, tout nouveau projet d'infrastructure doit chercher à réutiliser, à revaloriser et à recycler les infrastructures existantes. En n'utilisant aucun élément de la servitude détenue par Imperial Oil (ESSO), le tracé privilégié par Ultramar ne met pas l'emphase sur cette approche.*

⁵ Voir annexe 1 : résolutions adoptant les 13 principes proposés par la Table de concertation régionale – automne 2006

5. *Puisque le couvert forestier des trois (3) M.R.C. concernées est inférieur aux 30 % idéalement visés (M.R.C. de Lajemmerais 18 %, M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu 17 %, et M.R.C. Les Maskoutains 11 %), il est souhaitable de conserver le plus de superficies forestières possible. Pourtant, le tracé privilégié par Ultramar traverse certains bois et ils devront alors être coupés de la largeur de l'emprise désirée (de 12 à 18 mètres).*
6. *Le tracé privilégié par Ultramar traverse plusieurs bois qui sont protégés ainsi que des milieux d'intérêt écologique sensibles dont, en particulier, le bois de Verchères et le corridor forestier de Saint-Charles. Ceci n'est pas souhaitable.*
7. *De nombreux cours d'eau sillonnent les territoires des M.R.C. de Lajemmerais, de La Vallée-du-Richelieu et des Maskoutains. Le tracé d'infrastructures linéaires, telles que pipelines, gazoducs ou routes, a tout avantage à minimiser le croisement de ces cours d'eau afin de réduire les impacts sur le milieu hydrique.*
8. *Le tracé privilégié par Ultramar prévoit la création d'une nouvelle servitude en zone agricole permanente, imposant notamment des contraintes significatives pour l'agriculture. L'utilisation de servitudes déjà existantes est donc souhaitable afin de réduire les contraintes à l'agriculture.*
9. *Le tracé privilégié par Ultramar ne suit pas le cadastre (ligne de lot) des terres. En général, l'installation d'infrastructures linéaires telles que pipelines, lignes de transport d'électricité ou routes ont toutes avantage à suivre le cadastre afin de réduire les impacts. De cette façon, l'enclavement de terres et la nécessité de circuler dans la servitude s'en trouvent minimisés.*
10. *Le territoire agricole doit être utilisé en priorité pour les activités agricoles. Lorsqu'une servitude existante ou un secteur industriel est présent, il doit être dédié prioritairement aux projets industriels, tel qu'un projet de pipeline pétrolier.*
11. *La localisation d'infrastructures - telles des vannes de sectionnement - le long de la servitude du tracé privilégié par Ultramar aura un impact visuel significatif sur le paysage et sur la vocation récréotouristique de certains secteurs, comme celui du chemin des Patriotes et la route 223.*

12. Au-delà des compensations individuelles que recevront les propriétaires de terres touchés par le projet, le Pipeline Saint-Laurent aura un impact collectif sur la population du Québec. Perte de terrains boisés, impact sur les milieux fragiles, pression sur la population de plantes rares, tels sont des exemples d'éléments qui doivent faire partie des compensations collectives à défrayer par les promoteurs et pour le moment, elles n'ont pas été annoncées par Ultramar.

13. La venue d'une nouvelle infrastructure de type pipeline pétrolier engendrera des dépenses supplémentaires pour les M.R.C. et municipalités concernées (modifications du schéma d'aménagement, des règlements municipaux, frais pour la sécurité civile, tenue de multiples réunions de travail autour du projet, etc.). Ces dépenses, directes et indirectes, doivent être compensées à la hauteur de leurs inconvénients par les promoteurs du projet.

Ce mémoire se veut le reflet des inquiétudes du milieu relativement aux impacts que peut engendrer ce projet sur certaines des composantes du milieu humain et biophysiques des M.R.C. des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais. Les M.R.C. ont voulu d'une part, faire ressortir les impacts potentiels du tracé projeté en fonction des composantes du milieu et des enjeux locaux se rattachant essentiellement à leur territoire et, d'autre part, proposer un tracé alternatif de moindre impact.

Il faut rappeler que les M.R.C. s'exprimant dans ce mémoire ne s'opposent pas au projet « Pipeline Saint-Laurent » de la Société Ultramar limitée mais s'interrogent quant au choix du tracé privilégié et aux réels impacts que ce dernier peut engendrer à l'égard de nos milieux.

D'un commun accord et dans un esprit d'ouverture, les trois (3) M.R.C., totalisant 256 610 habitants, considèrent qu'en matière d'aménagement du territoire, elles détiennent une expertise non négligeable qui doit être prise en compte, tant pour la proposition du tracé alternatif qu'elles suggèrent, qu'en ce qui concerne les impacts appréhendés par le tracé préconisé par la Société Ultramar Limitée.

ANNEXE 1 : RÉOLUTIONS DES M.R.C.

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA SESSION ORDINAIRE DU CONSEIL DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES MASKOUTAINS, TENUE AU SIÈGE SOCIAL SITUÉ AU 805, AVENUE DU PALAIS, À SAINT-HYACINTHE, LE MERCREDI 22 NOVEMBRE 2006, À 20H20.

Résolution numéro 06-11-350

ULTRAMAR LTÉE – PROJET PIPELINE ST-LAURENT – PRINCIPES – PRISE DE POSITION

CONSIDÉRANT que la compagnie Ultramar projette l'implantation d'un pipeline pour le transport de produits pétroliers;

CONSIDÉRANT que la compagnie Ultramar prévoit que son pipeline traversera le territoire de la M.R.C. des Maskoutains;

CONSIDÉRANT que la M.R.C. des Maskoutains est d'avis que certains principes devront être respectés dans l'établissement du tracé pour l'implantation du pipeline;

CONSIDÉRANT que tous les efforts doivent être déployés pour favoriser le tracé correspondant à la servitude détenue par Imperial Oil (ESSO);

CONSIDÉRANT QUE des représentants des M.R.C. de la Vallée-du-Richelieu, de Lajemmerais et des Maskoutains, des municipalités concernées, de l'UPA et de plusieurs organismes environnementaux de la région ont participé à l'identification de tels principes et ces derniers ont été recommandés aux élus concernés;

CONSIDÉRANT que le conseil de la M.R.C. des Maskoutains a pris connaissance des principes proposés et se dit en accord avec ceux-ci;

CONSIDÉRANT le rapport de monsieur Réal Campeau, urbaniste adjoint, en date du 26 octobre 2006;

En conséquence, sur la proposition de M. le conseiller Claude Bernier,
Appuyée par M. le conseiller Claude Roger,
IL EST RÉSOLU

D'ENTÉRINER les recommandations du Comité technique de la Table de concertation interrégionale sur le projet « Pipeline Saint-Laurent » de la société Ultramar.

D'ADOPTER les argumentaires et les principes suivants, à savoir :

1. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) serait situé à proximité de plusieurs secteurs résidentiels alors qu'il est relativement éloigné des secteurs moins contraignants. Puisque la sécurité publique est au cœur des préoccupations liées à ce projet, il serait primordial que la conduite puisse, en priorité, être située loin des secteurs sensibles comportant une concentration significative d'activités humaines.
2. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) comporte des difficultés d'accès considérables en cas d'intervention ou d'entretien de la conduite (et des équipements afférents) car il est situé en plein milieu de zones cultivées et non à proximité de voies de circulation. Ceci peut également entraîner des coûts supplémentaires reliés à la sécurité publique pour certaines interventions en matière de protection contre les incendies.
3. L'implantation d'un nouveau pipeline sur le territoire contribuera à augmenter le niveau de risque de déflagration ou d'accident. Il sera important de quantifier ce nouveau risque et de s'assurer que le promoteur prendra la responsabilité financière afin de compenser les frais qu'engendrera cette augmentation du niveau de risque, tels que les frais de formation du personnel responsable de la sécurité civile et le coût d'achat et d'entretien des équipements qui devront être utilisés.
4. Dans un objectif de développement durable, tout nouveau projet d'infrastructure doit chercher à réutiliser, à revaloriser et à recycler les infrastructures existantes. En n'utilisant aucun élément de la servitude détenue par Imperial Oil (ESSO), le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) ne met pas l'emphase sur cette approche.
5. Puisque le couvert forestier des trois M.R.C. concernées est inférieur aux 30 % idéalement visés (de La Vallée-du-Richelieu 17 %, de Lajemmerais 18 % et des Maskoutains 11 %), il est souhaitable de conserver le plus de superficies forestières possibles. Pourtant, le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) traverse certains bois et ils devront alors être coupés de la largeur de l'emprise désirée (de 12 à 18 mètres).
6. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) traverse plusieurs bois qui sont protégés ainsi que des milieux d'intérêt écologique sensibles dont, en particulier, le bois de Verchères et le corridor forestier de Saint-Charles. Ceci n'est pas souhaitable.
7. De nombreux cours d'eau sillonnent les territoires des M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu, des Maskoutains et de Lajemmerais. Le tracé d'infrastructures linéaires, telles que pipelines, gazoducs ou routes, a tout avantage à minimiser le croisement de ces cours d'eau afin de réduire les impacts sur le milieu hydrique.
8. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) prévoit la création d'une nouvelle servitude en zone agricole permanente, imposant notamment des contraintes significatives pour l'agriculture. L'utilisation de servitudes déjà existantes est donc souhaitable afin de réduire les contraintes à l'agriculture.

9. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) ne suit pas le cadastre (ligne de lot) des terres. En général, l'installation d'infrastructures linéaires, telles que pipelines, lignes de transport d'électricité ou routes, a tout avantage à suivre le cadastre afin de réduire les impacts. De cette façon, l'enclavement de terres et la nécessité de circuler dans la servitude s'en trouvent minimisés.
10. Le territoire agricole doit être utilisé en priorité pour les activités agricoles. Lorsqu'une servitude est existante ou qu'un secteur industriel est présent, il doit être dédié prioritairement aux projets industriels, tels qu'un projet de pipeline pétrolier.
11. La localisation d'infrastructures, telles que des vannes de sectionnement, le long de la servitude du tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006), aura un impact visuel significatif sur le paysage et sur la vocation récréotouristique de certains secteurs, tels que le chemin des Patriotes et la route 223;
12. Au-delà des compensations individuelles que recevront les propriétaires de terres touchés par le projet, le Pipeline Saint-Laurent aura un impact collectif sur la population du Québec. Perte de terrains boisés, impact sur les milieux fragiles, pression sur la population de plantes rares, tels sont des exemples d'éléments qui doivent faire partie des compensations collectives à défrayer par les promoteurs et, pour le moment, elles n'ont pas été annoncées par Ultramar.
13. La venue d'une nouvelle infrastructure de type pipeline pétrolier engendrera des dépenses supplémentaires pour les M.R.C. et municipalités concernées (modifications du schéma d'aménagement, des règlements municipaux, frais pour la sécurité civile, tenue de multiples réunions de travail autour du projet, etc.). Ces dépenses, directes et indirectes, doivent être compensées à la hauteur de leurs inconvénients par les promoteurs du projet.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ DES VOIX ET
DE LA POPULATION / PARTIE 1 DU
BUDGET

Donné et vidimé à Saint-Hyacinthe, le vingt-huitième jour du mois de novembre 2006

La greffière,

Me Marie-Joëlle Vadnais, notaire

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE ORDINAIRE DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU, TENUE LE JEUDI 7 SEPTEMBRE 2006, À 20 HEURES, AU SIÈGE SOCIAL DE LA M.R.C., SIS AU 630 RUE RICHELIEU, À BELOEIL.

Étaient présents outre messieurs Gilles Plante préfet, messieurs les conseillers Robert Beaudry, Raymond Billette, Michel Carrières, Benoit DeGagné, Jacques Durand, Réal Jeannotte, Jean-Guy Legendre, Jean Paquette, Gérard Schafroth et Jacques Villemaire ainsi que madame la conseillère substitut Cécile Ouellet.

Résolution numéro 06-09-207

PIPELINE SAINT-LAURENT : EXIGENCES MINIMALES

ATTENDU QUE la compagnie Ultramar projette l'implantation d'un pipeline pour le transport de produits pétroliers;

ATTENDU QUE la compagnie Ultramar prévoit que son pipeline traversera le territoire de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu;

ATTENDU QUE pour ce faire, la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu devra d'abord modifier son Schéma d'Aménagement pour que les règlements d'urbanisme des municipalités concernées puissent ensuite être modifiés pour permettre l'implantation dudit pipeline;

ATTENDU QUE la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu est d'avis que certains principes devront être respectés dans l'établissement du tracé pour l'implantation du pipeline;

ATTENDU QUE des représentants des M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu, de Lajemmerais et des Maskoutains, des municipalités concernées, de l'U.P.A. et de plusieurs organismes environnementaux de la région ont participé à l'identification de tels principes et ces derniers ont été recommandés aux élus concernés;

ATTENDU QUE le Conseil de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu a pris connaissance des principes proposés et se dit en accord avec ceux-ci

EN CONSÉQUENCE

IL EST PROPOSÉ PAR Monsieur Robert Beaudry
APPUYÉ PAR Monsieur Jacques Durand

ET RÉSOLU QUE le Conseil de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu entérine les recommandations du Comité technique de la Table de concertation interrégionale sur le projet « Pipeline Saint-Laurent » de la société Ultramar.

QUE le Conseil adopte les argumentaires et les principes suivants, à savoir :

1. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) serait situé à proximité de plusieurs secteurs résidentiels alors qu'il est relativement éloigné des secteurs moins contraignants. Puisque la sécurité publique est au cœur des préoccupations liées à ce projet, il serait primordial que la conduite puisse, en priorité, être située loin des secteurs sensibles comportant une concentration significative d'activités humaines.
2. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) comporte des difficultés d'accès considérables en cas d'intervention ou d'entretien de la conduite (et des équipements afférents) car il est situé en plein milieu de zones cultivées et non à proximité de voies de circulation. Ceci peut également entraîner des coûts supplémentaires reliés à la sécurité publique pour certaines interventions en matière de protection contre les incendies.
3. L'implantation d'un nouveau pipeline sur le territoire contribuera à augmenter le niveau de risque de déflagration ou d'accident. Il sera important de quantifier ce nouveau risque et de s'assurer que le promoteur prendra la responsabilité financière afin de compenser les frais qu'engendrera cette augmentation du niveau de risque, tels que les frais de formation du personnel responsable de la sécurité civile et le coût d'achat et d'entretien des équipements qui devront être utilisés.
4. Dans un objectif de développement durable, tout nouveau projet d'infrastructure doit chercher à réutiliser, à revaloriser et à recycler les infrastructures existantes. En n'utilisant aucun élément de la servitude détenue par Imperial Oil (ESSO), le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) ne met pas l'emphase sur cette approche.
5. Puisque le couvert forestier des trois M.R.C. concernées est inférieur aux 30 % idéalement visés (de La Vallée-du-Richelieu 17 %, de Lajemmerais 18 % et des Maskoutains 11 %), il est souhaitable de conserver le plus de superficies forestières possible. Pourtant, le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) traverse certains bois et ils devront alors être coupés de la largeur de l'emprise désirée (de 12 à 18 mètres).
6. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) traverse plusieurs bois qui sont protégés ainsi que des milieux d'intérêt écologique sensibles dont, en particulier, le bois de Verchères et le corridor forestier de Saint-Charles. Ceci n'est pas souhaitable.
7. De nombreux cours d'eau sillonnent le territoire des M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu, des Maskoutains et de Lajemmerais. Le tracé d'infrastructures linéaires, telles que pipelines, gazoducs ou routes, a tout avantage à minimiser le croisement de ces cours d'eau afin de réduire les impacts sur le milieu hydrique.

8. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) prévoit la création d'une **nouvelle** servitude en zone agricole permanente, imposant notamment des contraintes significatives pour l'agriculture. L'utilisation de servitudes déjà existantes est donc souhaitable afin de réduire les contraintes à l'agriculture.
9. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) ne suit pas le cadastre (ligne de lot) des terres. En général, l'installation d'infrastructures linéaires, telles que pipelines, lignes de transport d'électricité ou routes, a tout avantage à suivre le cadastre afin de réduire les impacts. De cette façon, l'enclavement de terres et la nécessité de circuler dans la servitude s'en trouvent minimisés.
10. Le territoire agricole doit être utilisé en priorité pour les activités agricoles. Lorsqu'une servitude est existante ou qu'un secteur industriel est présent, il doit être dédié prioritairement aux projets industriels, tels qu'un projet de pipeline pétrolier.
11. La localisation d'infrastructures, telles que des vannes de sectionnement, le long de la servitude du tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006), aura un impact visuel significatif sur le paysage et sur la vocation récréotouristique de certains secteurs, tels que le chemin des Patriotes et la route 223;
12. Au-delà des compensations individuelles que recevront les propriétaires de terres touchés par le projet, le Pipeline Saint-Laurent aura un impact **collectif** sur la population du Québec. Perte de terrains boisés, impact sur les milieux fragiles, pression sur la population de plantes rares, tels sont des exemples d'éléments qui doivent faire partie des compensations collectives à défrayer par les promoteurs et, pour le moment, elles n'ont pas été annoncées par Ultramar.
13. La venue d'une nouvelle infrastructure de type pipeline pétrolier engendrera des dépenses supplémentaires pour les M.R.C. et municipalités concernées (modifications du schéma d'aménagement, des règlements municipaux, frais pour la sécurité civile, tenue de multiples réunions de travail autour du projet, etc.). Ces dépenses, directes et indirectes, doivent être compensées à la hauteur de leurs inconvénients par les promoteurs du projet.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

Le 16 octobre 2006

Bernard Roy
secrétaire-trésorier

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL de l'assemblée régulière du Conseil de la Municipalité régionale de comté de Lajemmerais tenue en la salle du Conseil de la M.R.C. de Lajemmerais, **le jeudi 14 septembre 2006, à 20 h**, et à laquelle sont présents :

Madame la Préfète Suzanne Roy, mairesse de Sainte-Julie, madame la mairesse Suzanne Dansereau de Contrecoeur ainsi que messieurs les maires, Jean-Robert Grenier de Calixa-Lavallée, Simon Lacoste de Saint-Amable, Michel Tremblay de Varennes ainsi que messieurs les conseillers Mario Lemay, représentant de la ville de Sainte-Julie et Claude Perreault, représentant de la municipalité de Verchères, formant quorum.

RÉSOLUTION 2006-09-197

PROJET PIPELINE SAINT-LAURENT

CONSIDÉRANT le projet de Pipeline Saint-Laurent d'implanter un oléoduc pour relier la raffinerie de la compagnie Ultramar à Lévis à son centre de distribution de Montréal-Est;

ATTENDU la résolution numéro 2006-07-150, laquelle recommande à la compagnie Pipeline Saint-Laurent de privilégier l'emprise Esso, jusqu'à la ville de Sainte-Julie pour ensuite bifurquer à travers les terres agricoles en empruntant la ligne de transport d'énergie existante;

CONSIDÉRANT les recommandations suivantes du comité technique issu de la table de concertation interrégionale sur le projet Pipeline Saint-Laurent, à savoir :

1. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) serait situé à proximité de plusieurs secteurs résidentiels alors qu'il est relativement éloigné des secteurs moins contraignants. Puisque la sécurité publique est au cœur des préoccupations liées à ce projet, il serait primordial que la conduite puisse en priorité, être située loin des secteurs sensibles comportant une concentration significative d'activités humaines;
2. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) comporte des difficultés d'accès considérables en cas d'intervention ou d'entretien de la conduite (et des équipements afférents) car il est situé en plein milieu de zones cultivées, et non à proximité de voies de circulation. Ceci peut également entraîner des coûts supplémentaires reliés à la sécurité publique pour certaines interventions en matière de protection contre les incendies ;
3. L'implantation d'un nouveau pipeline sur le territoire contribuera à augmenter le niveau de risque de déflagration ou d'accident. Il sera important de quantifier ce nouveau risque et de s'assurer que le promoteur prendra la responsabilité financière afin de compenser les frais

qu'engendrera cette augmentation du niveau de risque, tels que les frais de formation du personnel responsable de la sécurité civile et le coût d'achat et d'entretien des équipements qui devront être utilisés;

4. Dans un objectif de développement durable, tout nouveau projet d'infrastructure doit chercher à réutiliser, à revaloriser et à recycler les infrastructures existantes. En n'utilisant aucun élément de la servitude détenue par Imperial Oil (ESSO), le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) ne met pas l'emphase sur cette approche;
5. Puisque le couvert forestier des trois M.R.C. concernées est inférieur aux 30 % idéalement visés (Vallée-du-Richelieu 17 %, Lajemmerais 18 % et Les Maskoutains 11 %), il est souhaitable de conserver le plus de superficies forestières possible. Pourtant, le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) traverse certains bois et ils devront alors être coupés de la largeur de l'emprise désirée (de 12 à 18 mètres);
6. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) traverse plusieurs bois qui sont protégés ainsi que des milieux d'intérêt écologique sensibles dont, en particulier, le bois de Verchères et le corridor forestier de Saint-Charles. Ceci n'est pas désirable;
7. De nombreux cours d'eau sillonnent les territoires des M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu, Les Maskoutains et Lajemmerais. Le tracé d'infrastructures linéaires telles que pipelines, gazoducs ou routes ont toutes avantage à minimiser le croisement de ces cours d'eau afin de réduire les impacts sur le milieu hydrique;
8. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) prévoit la création d'une **nouvelle** servitude en zone agricole permanente, imposant notamment des contraintes significatives pour l'agriculture. L'utilisation de servitudes déjà existantes est donc souhaitable afin de réduire les contraintes à l'agriculture;
9. Le tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) ne suit pas le cadastre (ligne de lot) des terres. En général, l'installation d'infrastructures linéaires telles que pipelines, lignes de transport d'électricité ou routes ont toutes avantage à suivre le cadastre afin de réduire les impacts. De cette façon, l'enclavement de terres et la nécessité de circuler dans la servitude s'en trouvent minimisés;
10. Le territoire agricole doit être utilisé en priorité pour les activités agricoles. Lorsqu'une servitude existante ou un secteur industriel est présent, il doit être dédié prioritairement aux projets industriels, tel qu'un projet de pipeline pétrolier;
11. La localisation d'infrastructures - telles des vannes de sectionnement - le long de la servitude du tracé privilégié par Ultramar (tracé du 15 mai 2006) aura un impact visuel significatif sur le paysage et sur la vocation récréotouristique de certains secteurs, comme celui du chemin des Patriotes et la route 223;

12. Au-delà des compensations individuelles que recevront les propriétaires de terres touchés par le projet, le Pipeline Saint-Laurent aura un impact **collectif** sur la population du Québec. Perte de terrains boisés, impact sur les milieux fragiles, pression sur la population de plantes rares, tels sont des exemples d'éléments qui doivent faire partie des compensations collectives à défrayer par les promoteurs et pour le moment, elles n'ont pas été annoncées par Ultramar;
13. La venue d'une nouvelle infrastructure de type pipeline pétrolier engendrera des dépenses supplémentaires pour les M.R.C. et municipalités concernées (modifications du schéma d'aménagement, des règlements municipaux, frais pour la sécurité civile, tenue de multiples réunions de travail autour du projet, etc.). Ces dépenses, directes et indirectes, doivent être compensées à la hauteur de leurs inconvénients par les promoteurs du projet;

CONSIDÉRANT que ces recommandations justifient le tracé alternatif de moindre impact pour le passage d'une infrastructure de transport de produits pétroliers sur le territoire des M.R.C. de Lajemmerais, La Vallée-du-Richelieu et Les Maskoutains, tel qu'illustré au plan en annexe;

IL EST PROPOSÉ par M. Simon Lacoste
APPUYÉ par M. Jean-Robert Grenier

ET RÉSOLU à l'unanimité

DE réitérer le choix du corridor alternatif, proposé par le comité technique issu de la table de concertation interrégionale sur le projet Pipeline Saint-Laurent, puisque ce tracé permet de minimiser les contraintes à la fois associées aux milieux de forte activité humaine ainsi qu'aux milieux naturels et sensibles;

DE transmettre ladite résolution à la compagnie Ultramar, à la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu, à la M.R.C. Les Maskoutains, à la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe, à la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield, au député de la circonscription de Borduas, M. Jean-Pierre-Charbonneau, au député de la circonscription de Saint-Hyacinthe, M. Léandre Dion, au député de la circonscription de Verchères, M. Stéphane Bergeron ainsi qu'au député de la circonscription de Marguerite-d'Youville, M. Pierre Moreau.

ADOPTÉ

COPIE certifiée conforme
à Verchères, ce 20 septembre 2006

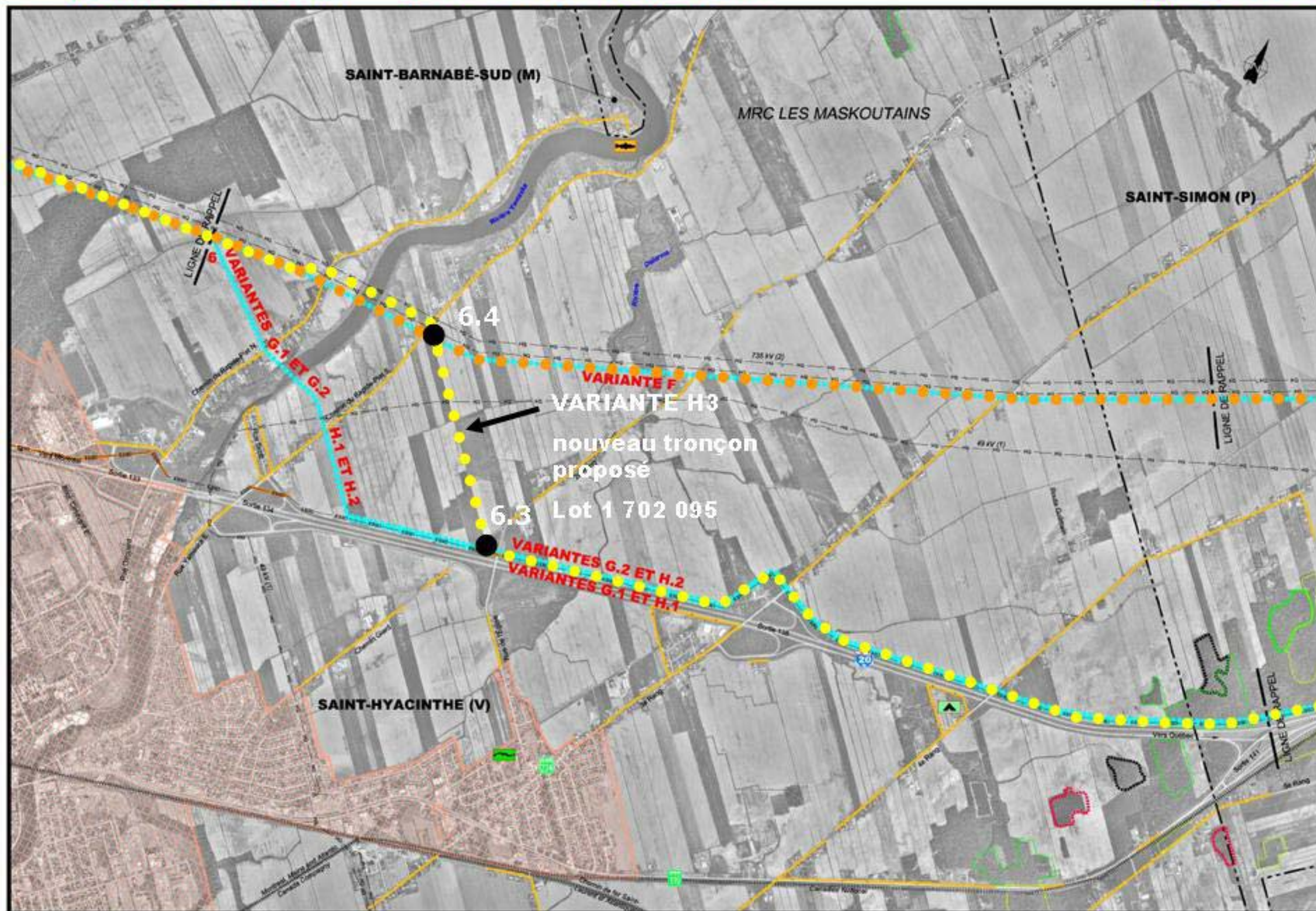
Sylvain Berthiaume
Directeur général et secrétaire-trésorier

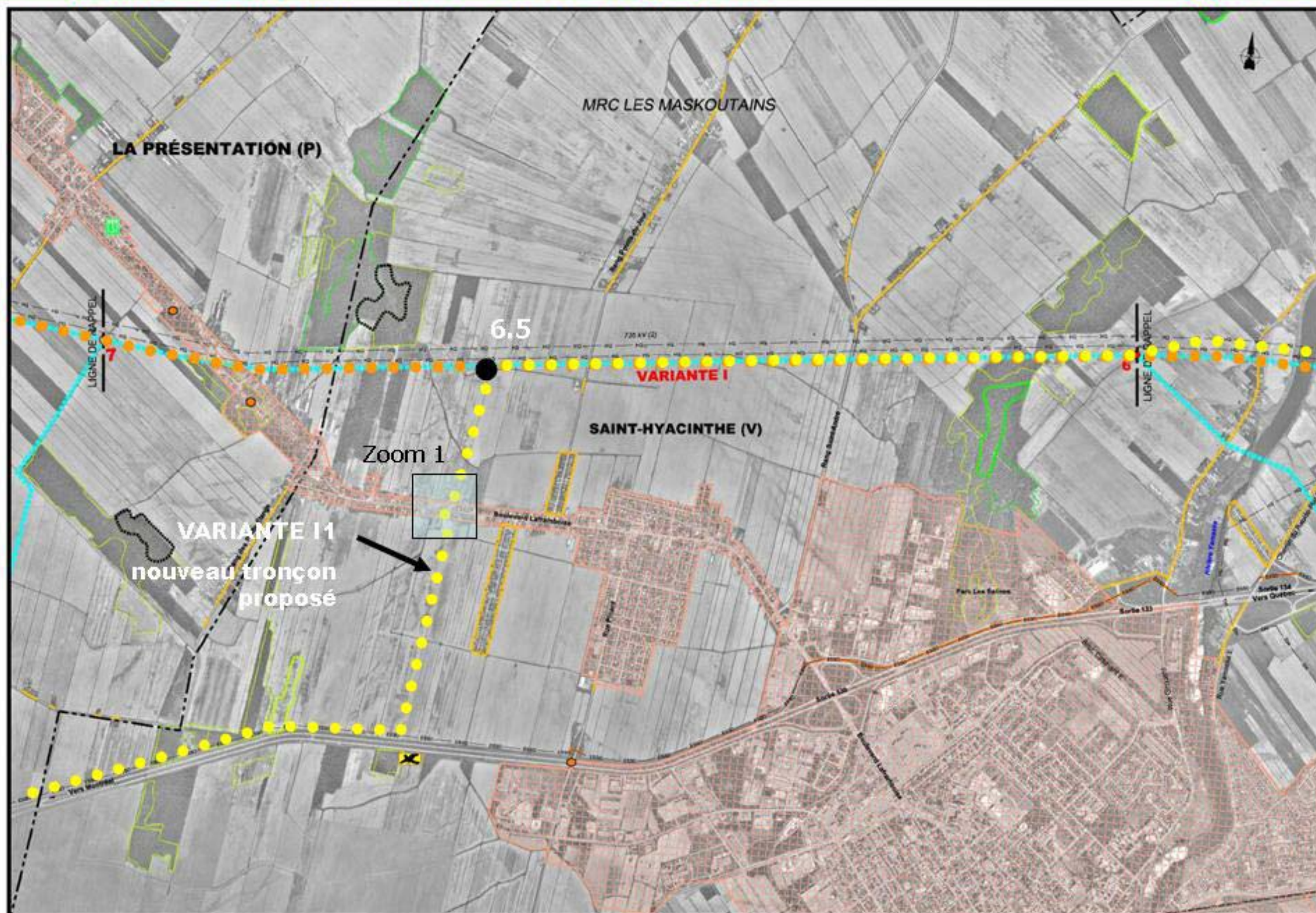
**ANNEXE 2 : PLANS ILLUSTRANT LE TRACÉ ALTERNATIF PRÉCONISÉ PAR LES
TROIS (3) M.R.C.**

Pipeline St-Laurent – tracé alternatif proposé

figure 30-4







Pipeline St-Laurent – *tracé alternatif proposé*

zoom 1



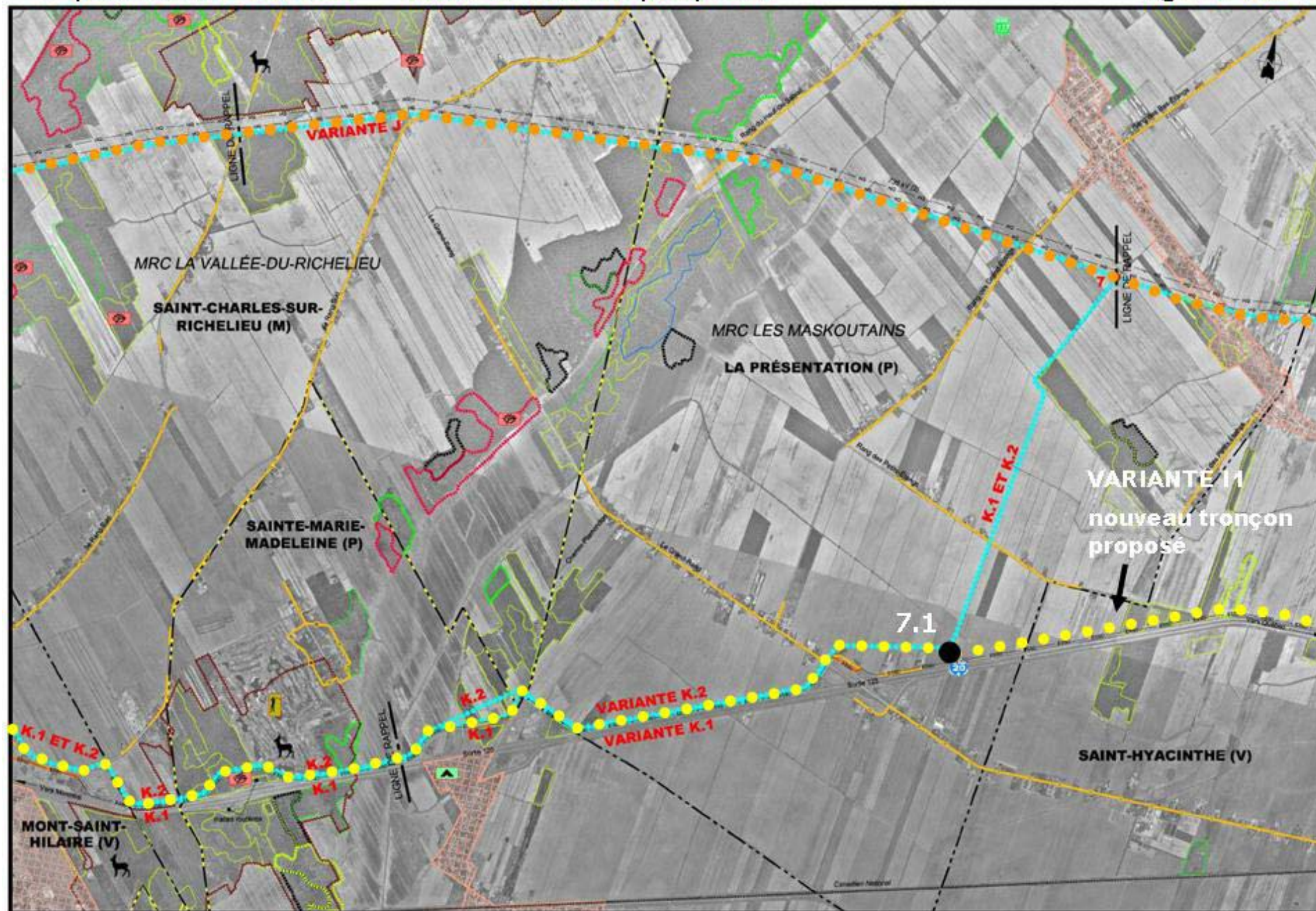
Traversée

Route 137

(variante I1)

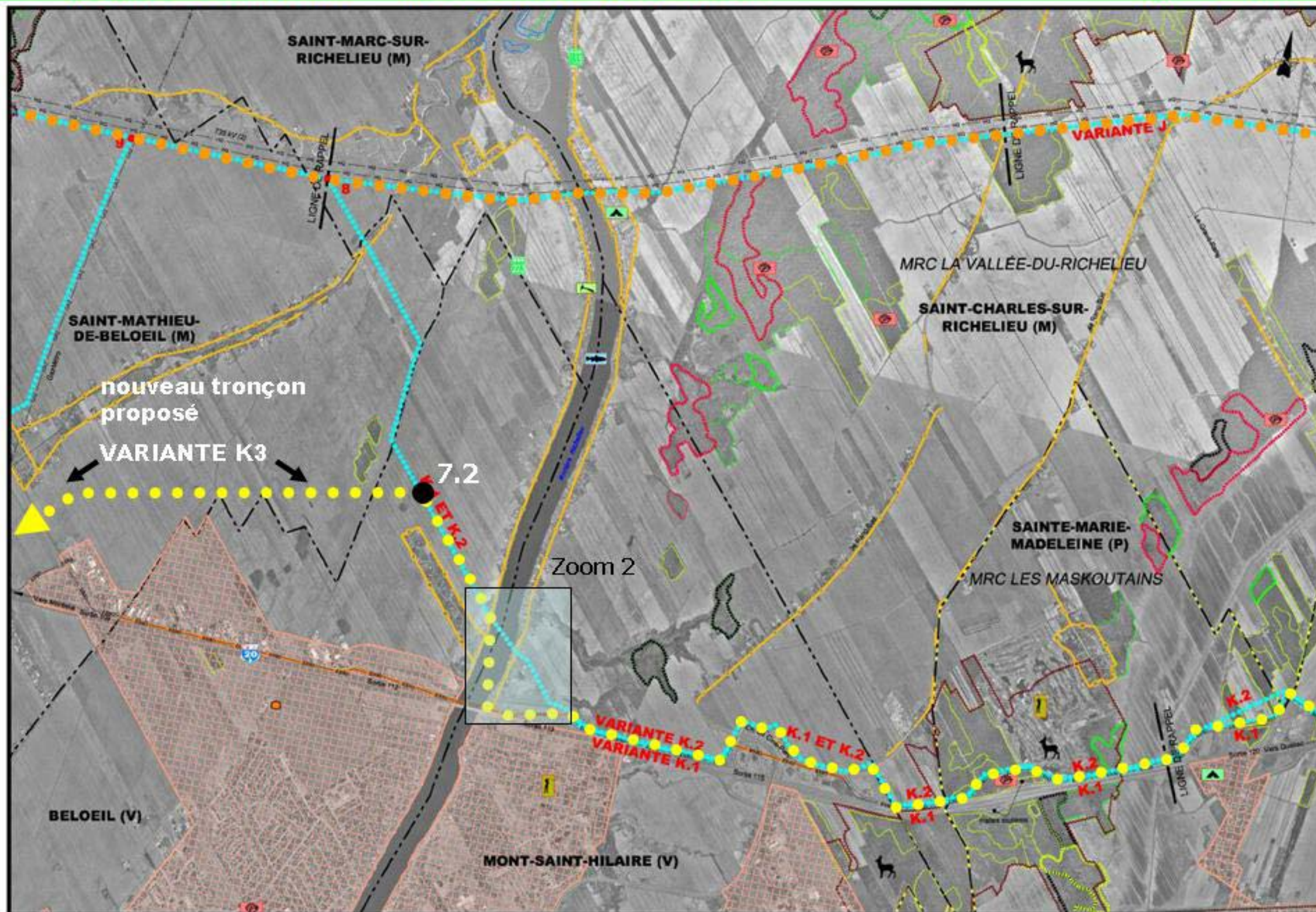
- St-Hyacinthe

(secteur Ouest)



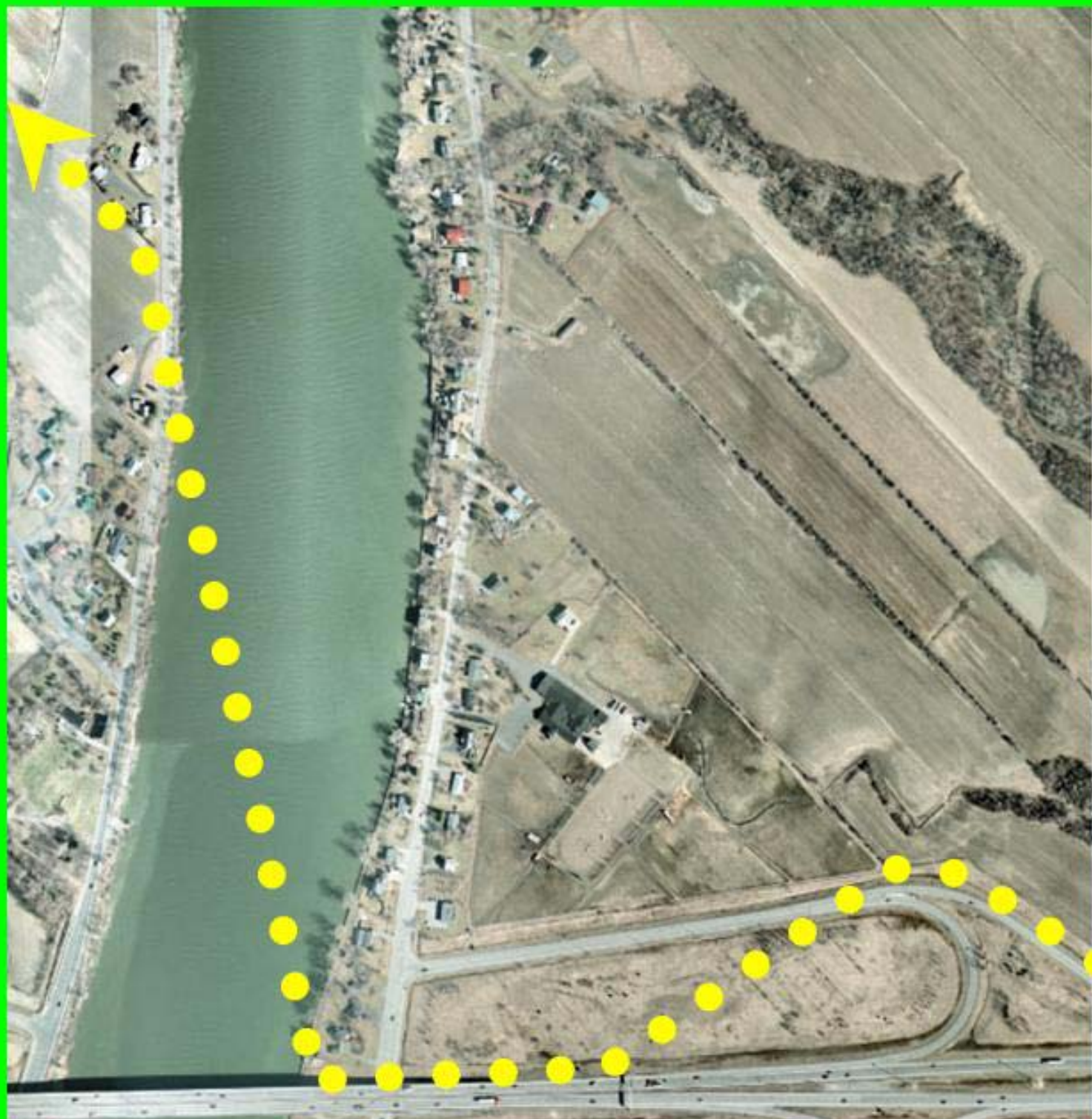
Pipeline St-Laurent – tracé alternatif proposé

figure 32-2



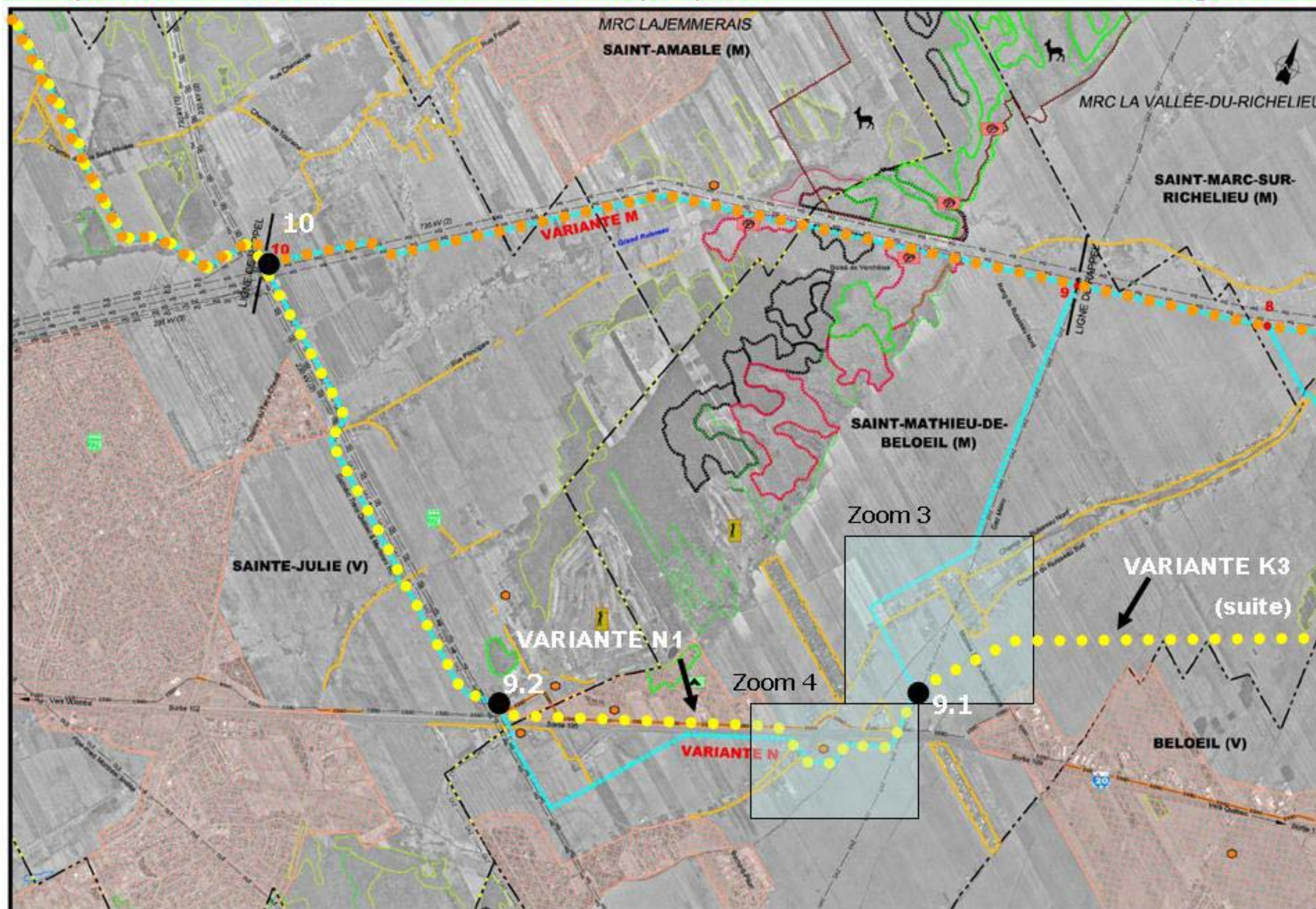
Pipeline St-Laurent – *tracé alternatif proposé*

zoom 2



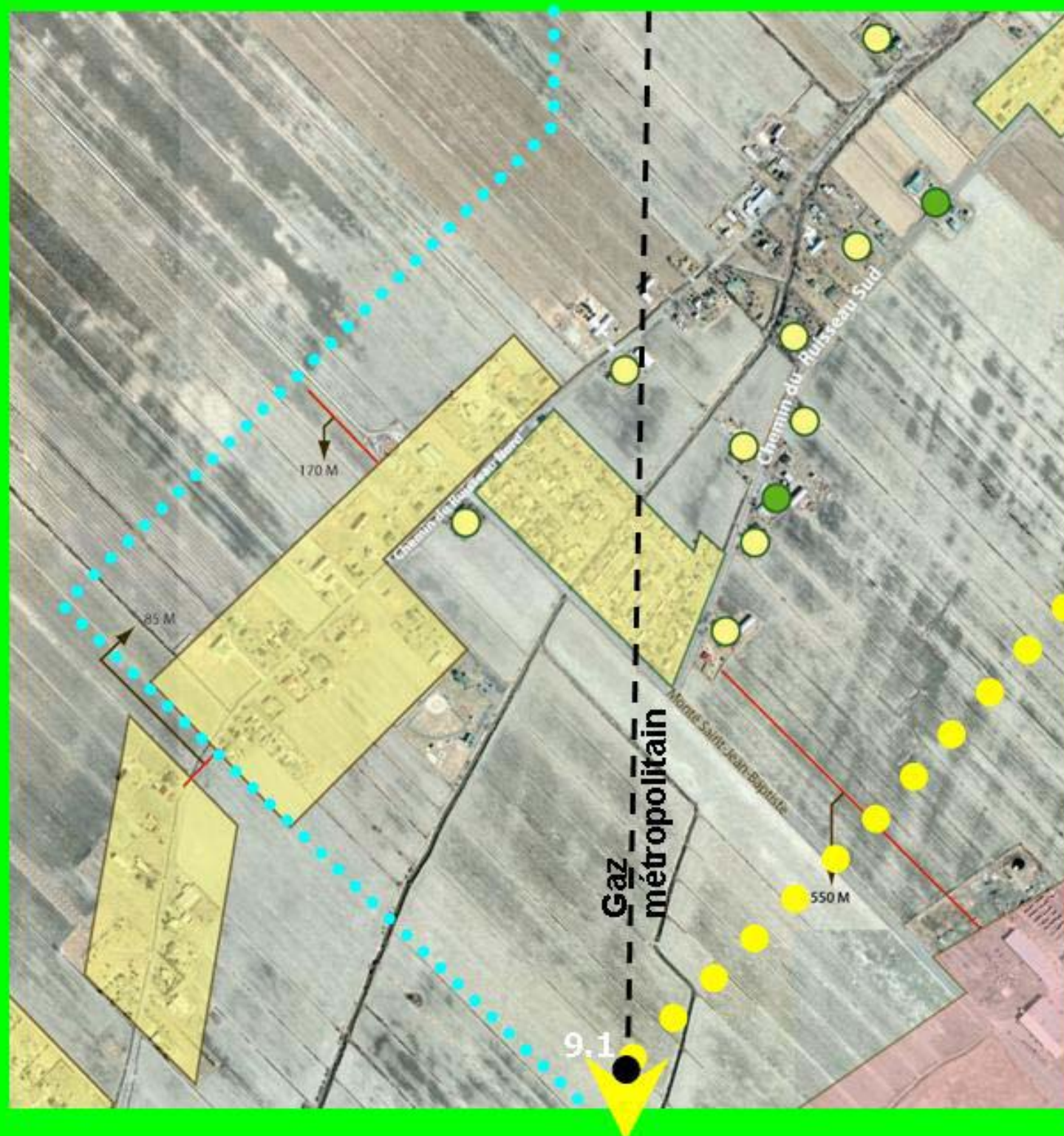
Traversée rivière
Richelieu

- Mont-St-Hilaire-
Beloeil



Pipeline St-Laurent – *tracé alternatif proposé*

zoom 3

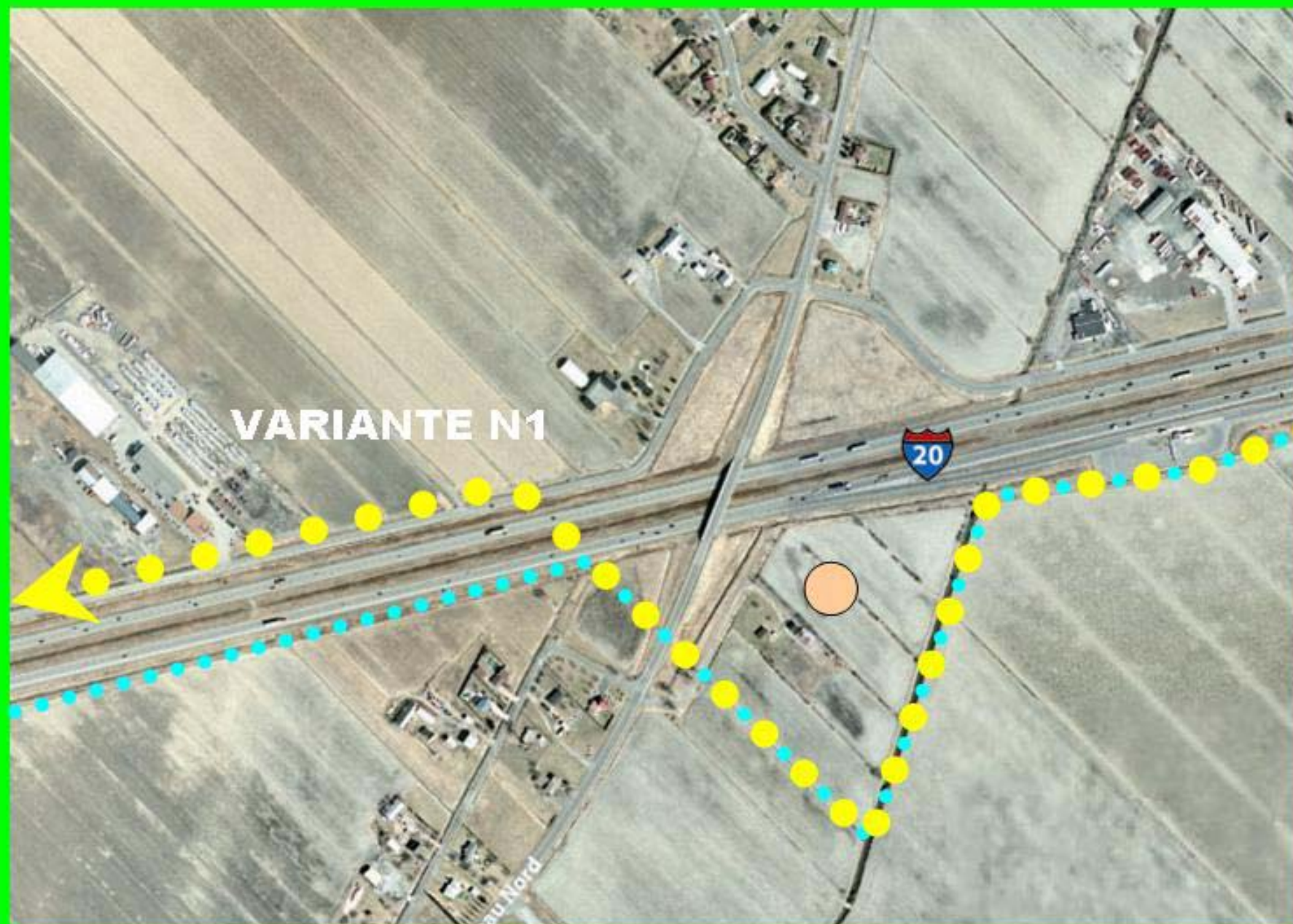


Secteur
Préfontaine

- St-Mathieu-de-Beloeil

Pipeline St-Laurent – *tracé alternatif proposé*

zoom 4



Secteur
Provost

- St-Mathieu-de-Beloëil

Pipeline St-Laurent – tracé alternatif proposé

figure 36

