



CRECQ
Conseil régional
de l'environnement
du Centre-du-Québec

243 P NP DM67

Projet de construction de l'oléoduc Pipeline
Saint-Laurent entre Lévis et Montréal-Est

Lévis et Montréal-Est 6211-18-011

PROJET PIPELINE SAINT-LAURENT D'ULTRAMAR

Avis

**Présenté dans le cadre de l'audience publique sur le projet de
construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent par Ultramar Ltée**

Avril 2007

Présentation du CRECQ

Le Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec (CRECQ), organisme à but non lucratif créé en avril 1997, regroupe de nombreux intervenants de la région (organismes environnementaux, institutions, entreprises, individus, etc.) intéressés à la protection de l'environnement et au développement durable. Il favorise une approche de concertation en vue d'établir un plan d'action et réaliser ou collaborer à des projets s'inscrivant dans les orientations de ce plan d'action. Le Conseil d'administration regroupe actuellement dix-huit organismes et un citoyen provenant des cinq MRC de la région.

Le projet Pipeline Saint-Laurent

L'élément déclencheur du projet réside dans l'augmentation de la demande qui a obligé Ultramar à recourir ces dernières années à l'importation de grands volumes de produits pétroliers finis. Le promoteur désire donc augmenter la capacité nominale de traitement du pétrole brut à sa raffinerie de Lévis et doubler le volume moyen de produits finis déplacé quotidiennement entre Lévis et Montréal qui passerait de 50 000 à 100 000 barils par jour en 2009. Pour ce faire, Ultramar propose de construire entre ces deux villes un oléoduc d'un diamètre de 406 mm (16 po.) et d'une longueur d'environ 238 km. Actuellement, les produits pétroliers sont acheminés par trains-blocs et par navires. En moyenne, hebdomadairement, cet approvisionnement requiert 7 à 8 convois ferroviaires de 68 wagons et 1,6 navires. Pour doubler le volume transporté, il faudrait augmenter considérablement le nombre de convois ferroviaires et augmenter la capacité de transport par navire, ce qui entraînerait, pour le promoteur, des contraintes physiques et économiques pratiquement insurmontables à long terme, justifiant ainsi le projet d'oléoduc.

Contexte global et position du CRECQ en regard de la consommation des produits pétroliers

Pour un grand nombre de spécialistes en environnement, les changements climatiques représentent actuellement la plus grande menace environnementale au niveau planétaire.

Le gouvernement du Québec a récemment donné un signal clair en faveur d'une réduction de notre dépendance au pétrole. Avec sa nouvelle stratégie énergétique, le gouvernement du Québec fixe pour la première fois un objectif d'efficacité énergétique dans le secteur des produits pétroliers. La stratégie cible une réduction de 10% de notre consommation annuelle de produits pétroliers à l'horizon 2015, soit l'équivalent de 2 millions de tonnes équivalent pétrole (tep). Le document souligne que : « *C'est pourtant dans le secteur des produits pétroliers que le Québec peut obtenir les gains les plus importants, tant sur le plan de la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre*

d'origine énergétique que sur le plan de la réduction du coût des énergies importées »¹. La loi concernant la mise en œuvre de la stratégie énergétique du Québec a été adoptée le 13 décembre 2006.

D'un point de vue environnemental, il devient urgent de trouver une alternative aux hydrocarbures qui constituent la principale cause de l'aggravation du phénomène des changements climatiques. Malheureusement, les progrès technologiques ne nous permettent pas de penser que cet objectif est réaliste à court et moyen terme. L'Office national de l'énergie prévoit même que la demande totale d'énergie en 2025 sera supérieure de 33 % à 46 % par rapport au niveau de l'année 2000 au Canada² (tous les types d'énergie confondus: pétrole, gaz naturel, butane, propane, charbon, bois, hydroélectricité, nucléaire, solaire et autres). La transition éventuelle vers d'autres sources d'énergie influencera le niveau d'augmentation de consommation de pétrole. Par contre, même dans le scénario le plus optimiste (grâce par exemple : à des percées technologiques liées aux sources d'énergie de remplacement, à une meilleure efficacité énergétique ou des actions de sensibilisation), l'Office national de l'énergie projette tout de même une légère augmentation de la demande en pétrole.

Malgré l'objectif d'efficacité énergétique du gouvernement du Québec, il semble évident que la quantité globale de produits pétroliers consommés augmentera. Nous sommes donc contraints d'analyser les solutions de moindres impacts sur l'environnement du transport de produits pétroliers entre Lévis et Montréal.

Position du CRECQ concernant le pipeline St-Laurent

Étant donné l'ampleur et la complexité de l'étude, le CRECQ a choisi d'analyser le projet d'oléoduc d'Ultramar en regard de la problématique des changements climatiques et de la perte de biodiversité en région.

Impacts environnementaux positifs d'un oléoduc

Globalement, le CRECQ reconnaît certains avantages environnementaux au transport de produits pétroliers par oléoduc plutôt que par train, camion ou bateau :

- Gains au niveau de la réduction des émissions de GES et autres contaminants atmosphériques associés au transport. Ce qui revêt une importance non négligeable étant donné nos engagements dans le cadre du Protocole de Kyoto.

Ces gains, cependant, seront significatifs seulement lorsque l'ensemble des émissions de GES associées à la construction de l'oléoduc seront « amorties » par

¹ Gouvernement du Québec. **L'énergie pour construire le Québec de demain.** La stratégie énergétique du Québec 2006-2015.

² Office national de l'énergie. **L'avenir énergétique du Canada, scénarios sur l'offre et la demande jusqu'à 2025.** 23 octobre 2003.

les réductions associées à l'oléoduc. En effet, durant un an, la machinerie qui sera utilisée pour déboiser, transporter les matériaux, excaver et remblayer la tranchée, forer, produire de l'électricité sur le chantier (génératrices), etc. produira une quantité importante de GES.

- Risques plus faibles de déversement de produits pétroliers dans l'environnement comparés aux risques reliés au transport par train et par bateau, selon les sources citées durant le processus d'audience publique.

Note : Bien que le risque de fuite de faible débit (indétectable) soit peu probable, nous croyons, en l'absence de statistiques sur ce genre d'incident, que la commission du BAPE devrait porter une attention particulière à ce risque de contamination de la nappe phréatique, considérant qu'un seul litre de produits pétroliers peut rendre impropres à la consommation des milliers de litres d'eau. Des mesures de mitigation supplémentaires pourraient-elles être proposées pour augmenter l'efficacité de la détection de telles fuites?

Impacts environnementaux négatifs d'un oléoduc

Les impacts environnementaux négatifs du projet seront surtout reliés aux travaux de construction et à la présence permanente d'un oléoduc enfoui sur plus de 230 km de longueur.

Perte de boisés

Nous constatons que le Centre-du-Québec perdra 112,2 hectares boisés, soit plus de 7 fois la perte que subira la Montérégie. Cette perte s'additionnera à celles causées par l'expansion prévue des cannebergières dans les MRC de L'Érable et d'Arthabaska (environ 121 à 162 ha) et par le projet d'agrandissement du parc industriel de Sainte-Eulalie (environ 40 ha)³. Selon l'étude d'impact, l'oléoduc traversera également des milieux humides. Une fois l'oléoduc installé, le promoteur prévoit y recréer les conditions d'origine pour favoriser un retour adéquat de la végétation. Cette mesure d'atténuation ne touchera toutefois pas les milieux humides boisés puisque la servitude devra rester déboisée⁴.

Depuis quelques années, le CRECQ travaille à la préservation des milieux naturels d'intérêt situés au Centre-du-Québec, dont la Grande tourbière de Villeroy. Durant l'hiver 2006-2007, nous avons rencontré une trentaine de propriétaires d'habitats forestiers exceptionnels pour les sensibiliser à la préservation et à la gestion durable de

³ Ultramar Ltée. **Pipeline Saint-Laurent; Étude d'impact sur l'environnement**, Volume 7, Résumé, novembre 2006.

⁴ BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant les milieux humides ; la transplantation de la Woodwardie de Virginie ; l'efficacité des espèces d'arbres*, 28 mars 2007, 2 pages et annexe.

leur forêt. Nous savons cependant qu'il existe plusieurs autres habitats forestiers à fort potentiel de conservation au Centre-du-Québec dont certains pourraient s'avérer être des écosystèmes forestiers exceptionnels (EFE) selon les critères du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF).

En Montérégie, Ultramar a lancé un appel d'offres de projets visant la conservation et la protection de milieux boisés à long terme pour compenser la perte permanente de couvert forestier causée par l'oléoduc. Bien que les boisés soient plus rares en Montérégie, le CRECQ croit que la région du Centre-du-Québec devrait aussi bénéficier d'un tel système de compensation pour la perte permanente de couvert forestier. Le CRECQ propose donc qu'Ultramar, la Conférence régionale des élus (CRÉ), le Conseil régional de l'environnement, l'Agence forestière des Bois-Francs et le MRNF, entre autres, mettent en place un fonds vert régional dédié, entre autres, à la préservation d'habitats forestiers au Centre-du-Québec. L'argent disponible dans ce fonds proviendrait d'Ultramar et la gestion du fonds serait assumée en région par les autres partenaires.

Ce fonds devrait servir à aider financièrement des projets de constitution d'aires protégées en terres privées (achats, servitudes, réserves naturelles, etc.) qui viseraient des habitats forestiers à fort potentiel de conservation dans les MRC affectées par le passage de l'oléoduc et, selon le cas, des projets de reboisement.

Le montant octroyé au fonds par Ultramar devrait tenir compte des superficies affectées, du couvert forestier environnant et des menaces sur son intégrité, etc.

Conclusion

Considérant que, dans les limites du mandat d'enquête et d'audiences publiques du BAPE, l'oléoduc représente une solution de moindre impact comparée à l'utilisation de trains-blocs et de navires;

Considérant que, sur la base des informations fournies par le promoteur et les instances gouvernementales, le tracé choisi pour l'oléoduc semble être le meilleur compromis au Centre-du-Québec;

Considérant que la présence d'un oléoduc ne constituera pas un frein en soit aux efforts de réduction de la consommation d'hydrocarbures à moyen et long terme;

Globalement, le CRECQ ne s'oppose pas au projet de construction de l'oléoduc d'Ultramar, mais propose l'instauration d'un fonds vert régional financé par Ultramar et destiné à la conservation d'habitats forestiers et au reboisement.