

ANNEXE B.3

Brochure descriptive sur le projet



Zone à l'étude



Échéancier préliminaire

2004

Études de pré faisabilité

2005

Avis de projet – mi-février

Étude d'impact sur l'environnement*

– février 2005-avril 2006

Rencontres avec les représentants des gouvernements, des MRC et des municipalités – mars

Rencontres avec les représentants des fédérations de l'Union des producteurs agricoles et autres groupes concernés – mars-avril

Premières séances publiques d'information et de consultation – avril-mai

Rencontres avec les propriétaires – juin-août

2006

Dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement au ministère du Développement durable,

de l'Environnement et des Parcs du Québec – avril

Consultations publiques de la commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) – octobre

Consultations publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) – novembre

2007

Certificat d'autorisation – juillet

Début des travaux – septembre

2008

Fin des travaux – novembre

Mise en service – décembre

* Selon les exigences des gouvernements du Québec et du Canada

Vers une sécurité d'approvisionnement accrue

Ultramar fait face depuis quelques années à une demande croissante de ses produits pétroliers raffinés au Québec, en Ontario et dans les provinces de l'Atlantique. Grâce à ses installations de raffinage de Lévis, elle est en mesure de combler ces besoins, mais elle doit diversifier ses modes de transport afin d'assurer un approvisionnement constant de son principal centre de distribution, situé à Montréal-Est. Les moyens de transport qu'elle utilise actuellement – trains-blocs, trains conventionnels, navires côtiers et camions citernes – ne suffiront plus à la tâche.

À la suite d'un examen approfondi de différentes options, Ultramar a décidé de privilégier le pipeline comme moyen de transport complémentaire entre Lévis et Montréal-Est. C'est une solution qui allie sécurité, fiabilité et respect de l'environnement et qui permet de réduire le recours aux autres modes de transport. Comme le pipeline garantit un approvisionnement continu, il devient un élément stratégique de première importance dans un environnement où la demande de produits pétroliers raffinés est en constante augmentation.

Dans cette perspective, Ultramar a entrepris diverses démarches qui conduiront éventuellement à la réalisation de son projet, le **Pipeline Saint-Laurent**. La rive sud du Saint-Laurent a été retenue comme zone générale d'étude, dans laquelle trois corridors potentiels ont été délimités et ont fait l'objet de tracés préliminaires. Après consultation avec les autorités et les populations concernées, le tracé optimal – celui comportant le moins d'impacts sur l'environnement et les populations – sera retenu. Une étude d'impact sur l'environnement sera également réalisée puis soumise aux autorités gouvernementales dans le cadre des processus réglementaires d'évaluation environnementale.

Conditionnellement à l'obtention de tous les permis nécessaires, la construction du pipeline pourra alors s'amorcer, mais seulement après qu'Ultramar aura négocié des ententes, qu'elle souhaite de gré à gré, pour les droits de passage avec chacun des propriétaires terriens le long du tracé retenu.

Le pipeline, la solution la plus avantageuse à tout point de vue

Le pipeline est l'un des moyens les plus sûrs et les plus efficaces pour le transport des hydrocarbures. Il permet de déplacer sans interruption et en toute sécurité des produits d'un point à un autre. Dans le cas du **Pipeline Saint-Laurent**, les produits transportés seraient des liquides à basse tension de vapeur : ces produits – essence, carburant diesel, mazout domestique et carburacteur – sont peu volatils et présentent le niveau de risque le moins élevé dans le transport d'hydrocarbures par pipeline.

Le pipeline projeté serait localisé de manière à éviter les zones habitées, suivant le tracé qui présenterait le moins d'impacts sur l'environnement et d'inconvénients pour la population, la faune et la flore. Une fois les travaux terminés, le pipeline aura une incidence pratiquement imperceptible sur le milieu environnant. Étant enfoui à environ un mètre sous terre, le pipeline élimine en effet virtuellement tous les problèmes liés aux intempéries, particulièrement en hiver, lorsque la demande de produits comme le mazout domestique est en hausse.

L'exploitation et la gestion d'un pipeline relèvent d'une technologie éprouvée. Comme il s'agit d'une canalisation à écoulement continu, il est possible d'ajuster constamment les volumes des divers produits transportés dans le pipeline. En tout temps, le débit peut être augmenté ou réduit en fonction des besoins. De plus, contrairement aux autres modes de transport que sont le train, le navire ou le camion citerne, le pipeline ne requiert l'emploi d'aucun combustible fossile, réduisant d'autant les émissions de gaz à effet de serre (GES).



Des retombées socioéconomiques substantielles

Le projet **Pipeline Saint-Laurent** représente un investissement de plus de 200 millions de dollars. Sa réalisation entraînerait la création de 2 000 emplois directs et indirects pendant la phase de construction et, par la suite, de 12 postes permanents pour assurer l'exploitation du pipeline. Une fois en activité, il générerait également des retombées fiscales en taxes municipales et scolaires pour les municipalités situées sur le tracé retenu.

Un projet respectueux de l'environnement

Le projet **Pipeline Saint-Laurent** doit faire l'objet d'une évaluation environnementale sanctionnée par les autorités provinciales et fédérales. Ces processus d'évaluation obligent le promoteur à préparer et déposer auprès des autorités gouvernementales une étude rigoureuse et exhaustive des impacts du projet sur l'environnement. Comme ces études seront accessibles au public, les populations concernées auront à leur disposition toutes les informations relatives au projet et pourront faire valoir leurs intérêts et opinions lors des audiences publiques qui s'inscrivent dans ces processus.

L'évaluation des impacts prend en considération les opinions, les réactions et les principales préoccupations des individus, groupes et collectivités. La valeur sociale qu'attribuent les populations aux éléments qui composent leur environnement est intimement reliée aux relations qu'ils établissent avec leur milieu et qui révèlent leur mode de vie, et les différentes consultations réalisées en cours d'étude en tiennent compte. L'étude d'impact prend aussi en compte l'ensemble des composantes des milieux biophysique et humain susceptibles d'affecter le projet ou d'être affectées par le projet lors des phases de construction et d'exploitation.



Aspects techniques

Longueur totale du pipeline souterrain : entre 235 et 255 kilomètres, selon le tracé retenu

Pression maximale d'exploitation : 10 200 kPa (1 480 lbs/ po²)

Diamètre extérieur de la conduite : 406,4 mm (16 pouces)

Largeur de la servitude permanente : 23 mètres

Largeur de l'aire de travail temporaire :

± 10 mètres supplémentaires, d'un côté ou de l'autre de la servitude permanente (lorsque requis)

Profondeur minimale d'enfouissement : 1,2 mètre en milieu cultivé, 0,9 mètre en milieu boisé

Nombre de stations de pompage : 2 (dont l'une est située sur les terrains de la raffinerie de Lévis)

Structures hors sol : ± 20 vannes de sectionnement, 5 gares de raclage

Des indemnités aux propriétaires concernés

Ultramar souhaite négocier de gré à gré, avec chacun des propriétaires concernés, les servitudes et droits de passage nécessaires à la construction et à l'exploitation du pipeline. L'entreprise offrira également aux propriétaires touchés par le passage du pipeline des dédommagements pour les pertes et inconvénients causés durant la phase de construction du projet. Elle leur versera des compensations monétaires justes et équitables.



- Des indemnités convenables, tant pour l'emprise permanente que pour l'aire de travail temporaire pouvant être requise durant la période de construction, seront offertes aux propriétaires concernés.
 - Des indemnités seront également versées pour les terrains requis pour la construction d'infrastructures telles les vannes de sectionnement et les gares de raclage ;
 - De plus, les propriétaires seront indemnisés pour tout dommage, perte ou inconvénient découlant de la construction ou de l'exploitation du pipeline ;
 - Dans le cas d'une terre agricole, les propriétaires seront indemnisés pour les pertes de récolte ;
 - Les infrastructures telles les clôtures, les chemins de ferme et les systèmes de drainage seront protégées durant la période des travaux. Toutefois, si une infrastructure est endommagée, elle sera réparée au moment du nettoyage et de la remise en état de l'emprise ;
 - À l'exception de l'érection de structures et du reboisement de l'emprise, les propriétaires retrouveront l'usage de cette dernière une fois la construction terminée. Cependant, **Pipeline Saint-Laurent** conservera un droit d'accès pour l'entretien du pipeline. Tous les efforts nécessaires seront déployés pour que le milieu naturel de l'emprise soit conservé et demeure productif ;
 - À toutes les étapes du projet, les travaux seront exécutés dans le respect de l'intérêt public et de l'environnement comme l'énoncent les politiques d'Ultramar en matière d'environnement, de santé et de sécurité ;
- De plus, des inspections de contrôle de la qualité seront effectuées tout au long des travaux pour s'assurer du respect des normes les plus rigoureuses de construction exigées par Ultramar et ce, afin que le pipeline puisse être exploité en toute sécurité sa vie durant.

Un excellent bilan pour les pipelines

Le transport par pipeline de produits pétroliers raffinés est l'un des modes d'expédition les plus sécuritaires qui soient. Une récente analyse de l'Office national de l'Énergie, portant sur les ruptures survenues depuis 20 ans sur les 43 000 kilomètres de canalisations réglementées au Canada (oléoducs, pipelines et gazoducs), révèle que :

- aucune rupture n'a été constatée sur un pipeline exploité depuis moins de 12 ans ;
- aucun décès ou blessure n'est survenu à la suite d'une rupture de pipeline transportant des liquides à basse tension de vapeur, le type de produits qui seraient transportés par le **Pipeline Saint-Laurent** ;
- aucun incendie n'est survenu consécutivement à une rupture de pipeline transportant des liquides à basse tension de vapeur.

Dans les conclusions de son analyse, l'Office national de l'Énergie souligne que les ruptures de pipeline transportant des liquides à basse tension de vapeur sont celles qui présentent le moins de risques pour la sécurité.

Priorité à la sécurité pendant la construction et l'exploitation

La construction du **Pipeline Saint-Laurent** se réaliserait dans le plus grand respect de l'environnement et de la sécurité des travailleurs et de la population, le tout selon les normes rigoureuses en vigueur. Si le projet de pipeline est réalisé, l'attention que la direction d'Ultramar apportera à la sécurité et à la protection de l'environnement sera aussi grande durant la phase d'exploitation que durant toute la phase de construction.

Les travaux

La préparation

Le terrain le long de l'emprise sera soigneusement dégagé.

En milieu agricole, la terre arable sera enlevée et stockée pour préserver la qualité des sols. En milieu boisé, le bois sera coupé. Par la suite, on creusera la tranchée qui recevra le pipeline.

L'installation du pipeline

Des conduites d'acier de 406,4 millimètres de diamètre (16 pouces), revêtues d'un enduit protecteur, seront transportées et soudées sur le chantier avant d'être déposées dans la tranchée. On installera ensuite un système de protection cathodique le long du pipeline. Cette double protection aidera à prévenir la corrosion du pipeline.

Pour franchir les principales rivières, on creusera généralement un tunnel sous le lit du cours d'eau par une méthode dite de forage directionnel et on y insèrera ensuite la conduite. Ainsi, les répercussions sur le milieu aquatique seront pratiquement inexistantes.



La remise en état de l'emprise

Une fois le pipeline déposé dans la tranchée, l'excavation sera remblayée. En milieu agricole, la terre arable sera soigneusement remise en place.

Le terrain sera par la suite nettoyé et remis en état. Le nivellement, la fertilisation et l'ensemencement des sols, de même que toutes réparations requises, seront par la suite effectués. Les terres retrouveront généralement leur état d'origine de trois à douze mois après la fin des travaux.

L'exploitation

Les représentants de **Pipeline Saint-Laurent** rendront régulièrement visite à chaque propriétaire le long de l'emprise afin de discuter de ses préoccupations.

Des panneaux seront installés tout au long du tracé pour indiquer la présence du pipeline. Un numéro de téléphone permettant de joindre l'entreprise 24 heures sur 24 sera inscrit sur les panneaux.

Ultramar demandera d'être prévenue avant que ne soit entreprise une excavation à proximité du pipeline. Des représentants de la société se rendront sur place pour indiquer l'emplacement exact du pipeline et s'assurer que l'excavation s'effectue de façon sécuritaire.



Le plan de gestion du pipeline comprendra d'importantes mesures de prévention et de contrôle

- Des stations de pompage assureront la progression des produits dans le pipeline au débit et à la pression appropriés ;
- Comme le pipeline sera en exploitation continue, il sera soumis à la surveillance d'un personnel qualifié, appuyé par un système de contrôle informatisé, 24 heures par jour, sept jours par semaine. Ceci permettra de déceler toute anomalie au niveau du débit et de la pression ;
- Une patrouille aérienne survolera régulièrement l'emprise et, au besoin, des inspecteurs se rendront sur le site ;
- Une vingtaine de vannes de sectionnement seront réparties sur toute la longueur du pipeline, particulièrement près des cours d'eau majeurs. Chacune des sections pourra être isolée grâce à des équipements électroniques permettant de fermer les vannes à distance ;
- Des équipes d'entretien préventif s'assureront de l'intégrité du pipeline et des installations de pompage ;
- Les responsables de l'exploitation du pipeline seront en contact régulier avec les autorités municipales et les représentants de la sécurité publique ;
- Le personnel d'Ultramar sera également appelé à agir dans le cadre du plan de mesures d'urgence, en cas d'accident.

Préparation permanente à toute situation d'urgence

- Le programme de formation d'Ultramar comprend divers exercices de simulation pour préparer les employés à affronter toute situation d'urgence qui pourrait survenir ;
- Advenant qu'une situation anormale soit décelée, Ultramar réagira immédiatement en fermant les pompes et les vannes de sectionnement appropriées afin d'interrompre le débit, d'isoler le problème et de procéder à l'inspection et aux réparations s'il y a lieu ;
- Dans le cas fort improbable d'une fuite, Ultramar enclenchera immédiatement son plan d'urgence en étroite collaboration avec les autorités locales.



En tout temps, le Pipeline Saint-Laurent sera exploité avec le souci constant de la sécurité et du respect de l'environnement.

Le promoteur

Ultramar, dont le siège social est à Montréal, est la plus grande société de raffinage de distribution et de commercialisation de produits pétroliers dans l'Est du Canada. Filiale en propriété exclusive de Valero Energy Corporation, elle emploie plus de 3 500 personnes et ses activités de raffinage, de distribution et de commercialisation créent ou maintiennent indirectement plus de 10 000 emplois, ce qui fait de l'entreprise l'un des plus importants agents économiques de l'Est du Canada.

Ultramar commercialise de l'essence et du carburant diesel par le biais d'un réseau de plus de 1 000 stations-service et dépanneurs, 87 postes d'approvisionnement par carte destinés à l'industrie du camionnage, en plus de vendre du mazout domestique à quelque 155 000 clients. La société est un chef de file dans le domaine des ventes industrielles et commerciales de produits pétroliers et un fournisseur majeur auprès des revendeurs et distributeurs indépendants.

La raffinerie Jean-Gaulin d'Ultramar à Lévis a une capacité de production de 215 000 barils par jour, soit près de 50 % de la production totale de l'industrie québécoise du raffinage. Ses principaux produits finis comprennent l'essence, le carburant diesel, les mazouts domestique et industriel, le carburéacteur, le butane et le propane. La certification ISO 9001, détenue depuis 1996 par la raffinerie Jean-Gaulin, est une solide garantie quant à la qualité de ses produits et un gage, auprès de sa clientèle, de ses partenaires et fournisseurs, d'une grande rigueur dans la conduite de ses affaires, particulièrement en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

Raffinerie Jean-Gaulin à Lévis



Centre de distribution de Montréal-Est



Pour communiquer avec nous

Ligne Info Pipeline Saint-Laurent 1 877 323-0363

Courriel : info@pipelinesaintlaurent.ca

Site Internet

www.pipelinesaintlaurent.ca

ANNEXE B.4

Communiqués de presse



**COMMUNIQUÉ
pour publication immédiate**

**ULTRAMAR PROJETTE LA CONSTRUCTION D'UN PIPELINE
ENTRE LÉVIS ET MONTRÉAL-EST**

Montréal, le 14 février 2005 – La pétrolière Ultramar Ltée annonce aujourd'hui qu'elle poursuit ses études en vue de la construction d'un pipeline qui relierait, via la rive sud du Saint-Laurent, sa raffinerie de Lévis près de Québec, à son centre de distribution de Montréal-Est. Ce pipeline constituerait un investissement de plus de 200 M\$ qui créerait environ 2 000 emplois directs et indirects durant la construction et 12 emplois permanents, une fois en exploitation.

Ultramar rencontrera au cours des prochaines semaines les représentants municipaux et la population résidant à l'intérieur des corridors envisagés. « Nous voulons informer de notre projet les citoyens concernés et leurs élus afin d'obtenir leurs commentaires quant aux alternatives que nous avons explorées. Ces observations de leur part ainsi que les diverses études sur l'environnement que nous réaliserons par la suite nous permettront de déterminer le tracé optimal et sa faisabilité », a précisé Jean Bernier, président d'Ultramar.

Auparavant, le projet sera soumis à l'approbation des diverses instances gouvernementales tant fédérales, provinciales que municipales, dont le ministère de l'Environnement du Québec et la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ). Ce projet sera également assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), prévue à la loi sur la qualité de l'environnement. La construction du pipeline, d'une longueur de 235 à 255 kilomètres selon le tracé qui sera privilégié, pourrait s'amorcer à la fin de l'été 2007 en vue d'un début d'exploitation à la fin de 2008.

« Le transport des produits raffinés entre notre usine de Lévis et nos terminaux et dépôts en vrac est assuré par camion-citerne, train conventionnel, navire et train-bloc, ces deux derniers modes comptant pour la majeure partie des volumes déplacés entre Lévis et Montréal-Est. Contrairement aux autres moyens de transport mentionnés, le pipeline a l'avantage de ne pas être soumis aux intempéries, particulièrement en hiver, alors que la demande est forte. Puisque le pipeline est un moyen de transport en écoulement continu, fiable, efficace et qui a peu d'impact sur l'environnement, il constituerait un ajout important à notre réseau », d'ajouter Jean Bernier.

La hausse de la demande de produits pétroliers raffinés, au cours des dernières années, et celle prévisible dans un proche avenir entraîne un accroissement des volumes transitant entre Lévis et Montréal-Est. Dans ce contexte, un pipeline permettrait à Ultramar d'atteindre une plus grande flexibilité logistique. « Bien que nous continuerons de faire appel à tous les moyens de transport actuellement utilisés, nous croyons que l'ajout du pipeline optimiserait l'acheminement de nos produits entre Lévis et Montréal-Est », a conclu le président d'Ultramar.

À propos d'Ultramar

Ultramar Ltée, une filiale de Valero Energy Corporation (symbole VLO à la bourse de New York), possède et exploite une raffinerie dont la capacité de production actuelle est de 215 000 barils de pétrole par jour à Lévis (Saint-Romuald), près de Québec. Elle commercialise de l'essence et du carburant diesel par l'entremise d'un réseau d'environ 1 000 points de vente au détail et 87 postes d'approvisionnement par carte, en plus de vendre du mazout domestique à quelque 155 000 clients. Ultramar, dont le siège social est situé à Montréal, emploie plus de 3 500 personnes. Ses réseaux de raffinage, de distribution et de vente au détail contribuent au maintien de plus de 10 000 emplois, ce qui en fait l'un des plus grands employeurs de l'Est du Canada. Pour plus de renseignements sur Ultramar, visitez le site Internet de la Société à l'adresse <http://www.ultramar.ca>.

Contact :

Louis Forget
Vice-président aux Affaires publiques et gouvernementales
(514) 499-6442 / (418) 835-8001
louis_forget@ultramar.ca



COMMUNIQUÉ
Pour publication immédiate

ULTRAMAR DISPOSÉE À RENCONTRER LES REPRÉSENTANTS DE L'apPAF

Québec, le 14 mars 2006 - Ultramar a proposé de rencontrer les représentants de l'Association des propriétaires privés, agricoles, acéricoles et forestiers (apPAF) à l'issue de la manifestation que ces derniers ont annoncée pour ce midi, devant les installations de la raffinerie Jean-Gaulin à Lévis.

Ultramar a toutefois décliné l'invitation de l'apPAF de les rencontrer sur les lieux mêmes de la manifestation, estimant que cela se prêtait mal à un échange positif des points de vue et ne permettrait pas de faire avancer le dossier vers des solutions susceptibles d'être mutuellement acceptables.

Ultramar préconise plutôt une rencontre avec les représentants de l'apPAF dans un lieu favorisant le dialogue, en présence des ressources professionnelles les mieux placées pour répondre aux diverses questions soulevées par l'association de propriétaires opposés au tracé suggéré pour la construction du futur pipeline souterrain devant relier la raffinerie de Lévis au centre de distribution d'Ultramar à Montréal-Est. « Si l'on veut une discussion sérieuse, qui permettra d'apporter des réponses aux préoccupations des membres de l'apPAF, il faut le faire dans un environnement serein, pas entre les cris, les klaxons et les pancartes », a soutenu le vice-président aux affaires publiques et gouvernementales, Louis Forget.

Ce dernier a d'ailleurs rappelé qu'une première rencontre avec les représentants de l'apPAF avait déjà eu lieu, le 11 novembre dernier, à Drummondville et que cela avait été l'occasion d'échanges à la fois instructifs et constructifs. « Pourquoi ne pas poursuivre dans la même voie ? », a ajouté le vice-président d'Ultramar. Ce dernier souligne d'ailleurs qu'à cette occasion les représentants d'Ultramar avaient invité l'apPAF à d'autres rencontres de travail pour trouver des solutions aux problématiques soulevées par l'Association, mais que cette dernière n'y avait malheureusement jamais donné suite.

Répondant par ailleurs à l'accusation de la directrice de l'apPAF, France Lamonde, à l'effet qu'Ultramar refuserait obstinément « *de considérer sérieusement les voies alternatives et les moyens de moindre impact* » pour le tracé du futur pipeline, Louis Forget a fait savoir que « Ultramar cherche justement à faire en sorte que son projet ait le moins d'impact possible tant sur les personnes que sur l'environnement. Le tracé que nous privilégions répond justement à ce critère. C'est pourquoi nous demandons de nous rendre sur le terrain et dialoguer avec les propriétaires afin qu'ils nous fassent part de toute situation qui aurait pu nous échapper, de façon à améliorer notre projet.

-suite-

Mais si, malgré tout, il restait des désaccords, les propriétaires auront toujours la possibilité de faire valoir leur point de vue tant à la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) qu'au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) qui ont tous deux le mandat de se prononcer sur la conformité d'un projet comme le nôtre aux diverses lois et règlements en vigueur au Québec ».

Par ailleurs, tous ceux et celles qui voudraient en savoir davantage sur le projet et son évolution peuvent consulter le site internet de Pipeline Saint-Laurent où ils trouveront de nombreux renseignements, et ce, plus particulièrement à la section intitulée «Foire aux questions» qui comprend une série de réponses aux questions les plus fréquemment posées : www.pipelinesaintlaurent.ca.

- 30 -

À propos d'Ultramar

Ultramar Ltée, une filiale de Valero Energy Corporation (symbole VLO à la bourse de New York), possède et exploite une raffinerie dont la capacité de production actuelle est de 215 000 barils de pétrole par jour à Lévis (Saint-Romuald), près de Québec. Elle commercialise de l'essence et du carburant diesel par l'entremise d'un réseau d'environ 1 000 points de vente au détail et 89 postes d'approvisionnement par carte, en plus de vendre du mazout domestique à quelque 160 000 clients. Ultramar, dont le siège social est situé à Montréal, emploie plus de 3 700 personnes.

Ses réseaux de raffinage, de distribution et de vente au détail contribuent au maintien de plus de 10 000 emplois, ce qui en fait l'un des plus grands employeurs de l'Est du Canada. Pour plus de renseignements sur Ultramar, visitez le site Internet de la Société à l'adresse <http://www.ultramar.ca>.

Contact :

Louis Forget
Vice-président aux Affaires publiques et gouvernementales
Bureau : (514) 499-6442 / (418) 835-8001
Cellulaire : (514) 386-7395
louis_forget@ultramar.ca



COMMUNIQUÉ
Pour diffusion immédiate

PIPELINE SAINT-LAURENT : DÉBUT DES INVENTAIRES SUR LE TERRAIN

Montréal, le 15 août 2005 – La pétrolière Ultramar Ltée a fait savoir aujourd’hui que son projet de construire un pipeline souterrain reliant sa raffinerie de Lévis à son centre de distribution de Montréal-Est progresse selon l’échéancier prévu.

« Nous avons annoncé notre projet, connu sous le nom de Pipeline Saint-Laurent, le 14 février dernier, a rappelé Louis Bergeron, directeur principal, Développement des affaires et Gestion des terminaux et directeur du projet chez Ultramar. Trois corridors sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent étaient alors à l’étude afin d’en identifier un de moindre impact à la fois sur l’environnement et sur les populations éventuellement touchées. Dans le cadre de plus de soixante rencontres d’information et de consultation, nous avons ensuite présenté nos trois options aux élus fédéraux, provinciaux et municipaux, aux fonctionnaires des ministères, MRC et municipalités concernés, aux représentants des fédérations de l’Union des producteurs agricoles (UPA), à divers groupes environnementaux ainsi qu’à la population en général. Toutes les informations recueillies à l’occasion de ces rencontres nous ont amené à privilégier un seul des corridors initialement considérés, soit celui longeant principalement l’emprise des lignes à haute tension d’Hydro-Québec. » Le porte-parole d’Ultramar a précisé que les discussions se poursuivent avec les représentants des municipalités, des MRC, des fédérations de l’UPA, d’Hydro-Québec et du ministère des Transports afin de réduire les impacts potentiels.

« En juin, nous avons présenté le projet aux propriétaires se trouvant sur le tracé maintenant privilégié. Depuis quelques semaines, nos agents de liaison rencontrent un à un les propriétaires afin d’obtenir leur permission d’effectuer un inventaire complet de la parcelle de terrain se trouvant sur le tracé prévu. À ce jour, au-delà de 80 % des propriétaires ont été contactés. Nous amorçons maintenant la phase des inventaires sur le terrain », a indiqué monsieur Bergeron.

Louis Bergeron insiste sur le fait que l’autorisation de se rendre sur leur terrain n’engage en rien les propriétaires pour le futur. « Cet inventaire nous permet d’abord de nous assurer que les impacts seront réduits au minimum là où l’on projette de faire passer le pipeline, ensuite de prendre en considération toutes les caractéristiques ou contraintes existantes sur le tracé identifié et surtout, si le propriétaire porte à notre attention des éléments particuliers, d’apporter éventuellement des modifications au tracé prévu ».

Les informations recueillies sur le terrain serviront également à produire l’étude d’impact sur l’environnement qui doit être réalisée conformément aux dispositions de la Loi sur la qualité de l’environnement et à préparer la demande d’autorisation auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ). Suite à la réception de l’avis de recevabilité du ministère du Développement durable, de l’Environnement et des Parcs, l’étude sera rendue publique par le Bureau d’audiences publiques sur l’environnement (BAPE). Subséquemment, des audiences publiques pourront avoir lieu à la demande de groupes ou d’individus concernés par le projet.

Monsieur Bergeron a par ailleurs tenu à faire une mise au point concernant la Loi 229 adoptée par l’Assemblée nationale le 15 juin dernier. « Certains s’inquiètent indûment des pouvoirs accordés à Ultramar par cette loi. Notre intention est d’en arriver à une entente de gré à gré avec chacun des propriétaires fonciers. Pour cela, nous sommes disposés à verser des compensations justes et équitables à chacun des propriétaires concernés.

À cet égard d'ailleurs, nous avons soumis notre mode de compensations à l'Union des producteurs agricoles avec laquelle nous maintiendrons un dialogue tout au long de la réalisation du projet.

« Même si le mot 'expropriation' est utilisé dans la Loi 229, il est hors de question pour nous d'exproprier qui que ce soit, en ce sens où quelqu'un devrait plier bagages et quitter sa propriété. Par ailleurs, si Ultramar n'arrive pas à s'entendre au sujet d'une servitude, la *Loi concernant Pipeline Saint-Laurent* lui permettrait d'obtenir un droit de passage nécessaire à la construction, à l'exploitation et à l'entretien du pipeline. La Loi 229 n'a pas pour objectif de donner à Ultramar des pouvoirs démesurés qui lui permettraient d'imposer unilatéralement ses conditions », assure Louis Bergeron .

Le porte-parole d'Ultramar précise en effet que « si, par exception, un différend avec un propriétaire exigeait de faire appel à cette loi, on entrerait alors dans un processus où Ultramar devrait d'abord faire la preuve, devant un tribunal administratif, qu'elle a tenté de négocier de bonne foi une entente et qu'elle a fait des offres justes et équitables qui prennent en compte à la fois la réalité particulière du propriétaire visé et les ententes intervenues avec d'autres propriétaires. En fait, la loi assure l'ensemble des propriétaires d'un traitement équitable et évite, par exemple, que des spéculateurs tirent un profit démesuré d'un pouvoir de blocage, après que d'autres propriétaires aient négocié puis accepté une entente qu'ils jugent raisonnable. »

« Au cours des mois qui viennent, nous continuerons d'agir avec transparence dans ce dossier et nous poursuivrons nos activités d'information auprès du public afin qu'il soit pleinement au fait des enjeux de ce projet. Nous prendrons en compte les préoccupations légitimes des propriétaires concernés et tenterons de trouver des solutions raisonnables et mutuellement acceptables à toutes les problématiques qu'ils nous soumettront », a conclu monsieur Bergeron.

Le Pipeline Saint-Laurent représente un investissement d'environ 200 M\$ et créerait quelque 2 000 emplois directs et indirects en phase de construction et douze emplois permanents une fois en exploitation. On prévoit amorcer les travaux de construction à la fin de l'été 2007 en vue d'une mise en exploitation à la fin de 2008.

Par ailleurs, tous ceux et celles qui voudraient en savoir davantage sur le projet et son évolution peuvent consulter le site Internet de Pipeline Saint-Laurent où ils trouveront de nombreux renseignements, et ce, plus particulièrement à la section intitulée «Foire aux questions» qui comprend une série de réponses aux questions les plus fréquemment posées : www.pipelinesaintlaurent.ca.

- 30 -

À propos d'Ultramar

Ultramar Ltée, une filiale de Valero Energy Corporation (symbole VLO à la bourse de New York), possède et exploite une raffinerie dont la capacité de production actuelle est de 215 000 barils de pétrole par jour à Lévis (Saint-Romuald), près de Québec. Elle commercialise de l'essence et du carburant diesel par l'entremise d'un réseau d'environ 1 000 points de vente au détail et 87 postes d'approvisionnement par carte, en plus de vendre du mazout domestique à quelque 155 000 clients. Ultramar, dont le siège social est situé à Montréal, emploie plus de 3 600 personnes. Ses réseaux de raffinage, de distribution et de vente au détail contribuent au maintien de plus de 10 000 emplois, ce qui en fait l'un des plus grands employeurs de l'Est du Canada. Pour plus de renseignements sur Ultramar, visitez le site Internet de la Société à l'adresse <http://www.ultramar.ca>.

Contact :

Louis Forget
Vice-président aux Affaires publiques et gouvernementales
(514) 499-6442 / (418) 835-8001
louis_forget@ultramar.ca

ANNEXE B.5

Bulletin d'information

C'est avec plaisir que nous vous adressons aujourd'hui ce premier bulletin d'information sur le projet Pipeline Saint-Laurent. Nous avons pris cette initiative croyant que vous souhaitez être tenus informés de ce projet. Vous recevrez désormais régulièrement ce bulletin qui vous fera ainsi part de l'état d'avancement du projet. Si vous souhaitez que le bulletin soit aussi adressé à quelqu'un de votre entourage, n'hésitez pas à nous faire parvenir ses coordonnées par la poste, par téléphone ou par Internet à l'adresse indiquée en dernière page. Vos commentaires sur le contenu du bulletin sont également les bienvenus. Bonne lecture.

Louis Forget, Vice-président, Affaires publiques et gouvernementales

Dernière heure !

Ultramar réduit à 18 m la largeur prévue de l'emprise permanente

Voici donc une excellente nouvelle pour tous les propriétaires concernés par le tracé du futur pipeline souterrain devant relier la raffinerie d'Ultramar à Lévis à son centre de distribution de Montréal-Est.

Tel qu'elle s'y était engagée, Ultramar a effectué des relevés sur les terrains afin de mieux connaître leur topographie et leur géologie. L'analyse de ces relevés nous a permis de conclure à la possibilité de réduire la largeur de l'emprise permanente nécessaire pour le pipeline. Ultramar est donc heureuse d'annoncer aujourd'hui aux propriétaires que **la largeur de l'emprise permanente est réduite de 23 à 18 mètres sur la totalité du parcours.**

Depuis que le projet a été annoncé, l'une des préoccupations majeures des ingénieurs d'Ultramar a toujours été de réduire au minimum les impacts du pipeline, tant sur les personnes que sur l'environnement. La réduction de l'emprise à 18 mètres est une initiative qui nous permet d'atteindre cet objectif.

Les ingénieurs et les planificateurs d'Ultramar portent une attention particulière à toutes les contraintes pouvant se présenter sur l'ensemble du tracé. Si des situations particulières surviennent, elles seront discutées au cas par cas avec chacun des propriétaires concernés.

Pourquoi une emprise aussi importante ?

Pourquoi faut-il que l'emprise ait 18 mètres de largeur alors que la conduite elle-même ne fait que 16 pouces de diamètre ?

Une telle largeur n'a pas été décidée par pure fantaisie. Lorsque le pipeline sera en exploitation, il est essentiel qu'une aire de cette dimension demeure en tout temps libre de tout obstacle et exempte de toute structure permanente, comme des hangars, habitations, ou même piscines hors sol.

suite en page 2

Pourquoi une emprise aussi importante ? *_ suite*

Ceci pour deux raisons.

La première, c'est que l'emprise doit demeurer constamment dégagée afin de permettre une bonne visibilité du réseau lors des patrouilles de surveillance, qu'elles soient aériennes ou pédestres.

La seconde, c'est en prévision du cas, même s'il est peu probable, d'un incident exigeant un accès à la conduite. En cas d'urgence, il est en effet essentiel d'atteindre le plus rapidement possible le lieu de l'incident avec la machinerie et l'appareillage approprié et, le cas échéant, d'avoir l'espace nécessaire pour effectuer les travaux qui pourraient être requis.

Toutefois, même s'il ne sera plus possible d'ériger sur l'emprise des structures permanentes, la plupart des autres activités seront permises et par cela on entend plus particulièrement la poursuite des activités de culture. En zones boisées, il sera possible de planter certains types d'arbres, tels les sapins de Noël, mais en maintenant toujours entièrement dégagée une bande de six mètres de largeur.

Les agriculteurs, acériculteurs et propriétaires de boisés pourront toujours utiliser leurs équipements mobiles sur l'emprise. Dans le doute, s'il s'agit d'un appareil particulièrement lourd, le propriétaire pourra en tout temps communiquer avec son représentant chez Ultramar qui, au besoin, prendra toute mesure appropriée pour l'accommoder. Un document décrivant clairement les règles à suivre sera remis prochainement à chacun des propriétaires.

A propos de la Loi 229

On a dit beaucoup de choses à propos de la Loi 229. Il y a lieu d'apporter ici quelques précisions à son propos.

La Loi 229 est-elle un précédent ?

Il faut bien le dire. Le gouvernement du Québec n'adopte pas souvent des lois comme la Loi 229. Toutefois, la Loi 229 n'est certainement pas un précédent.

Ainsi, en 1992, l'Assemblée nationale du Québec avait adopté une loi semblable qui octroyait pour dix ans à la compagnie Pipeline Interprovincial (Québec) un pouvoir d'expropriation pour la construction d'un pipeline qui devait relier la raffinerie de Lévis (Saint-Romuald à l'époque) au centre de distribution d'Ultramar à Montréal-Est. Le projet n'a cependant pas été réalisé à l'époque en raison de la conjoncture économique.

Ailleurs au Canada : un pouvoir d'expropriation sur simple requête

Au cours des dernières années, des compagnies comme TQM et Gaz Métro ont construit plusieurs pipelines au Québec. Ces projets ont été réalisés après avoir été autorisés soit par l'Office national de l'énergie (ONÉ) soit par la Régie de l'énergie du Québec, selon qu'il s'agissait d'un pipeline transfrontalier ou d'un pipeline gazier. L'approbation de leurs projets par l'ONÉ ou la Régie de l'énergie donnait du même coup à TQM et à Gaz Métro un droit d'expropriation en vertu de lois cadres qui accordent ce pouvoir lorsqu'un projet est considéré d'intérêt public par les autorités.

Pour divers projets entièrement réalisés à l'intérieur de leurs frontières, plusieurs provinces canadiennes – l'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique – ont, comme le gouvernement canadien, adopté des lois cadres accordant à des compagnies privées un pouvoir d'expropriation lorsqu'ils sont jugés d'intérêt public. Ce pouvoir d'expropriation est accordé non seulement pour la construction de pipelines, mais aussi de routes, de chemins de fer et de lignes de transport d'électricité.

Au Québec, le législateur a choisi de procéder différemment. Il préfère évaluer au cas par cas de la pertinence des projets de transport de produits pétroliers et, lorsqu'il les considère d'intérêt public, comme ce fut le cas pour le Pipeline Saint-Laurent, il adopte une loi particulière qui permet de faire appel aux dispositions de la Loi sur l'expropriation.

L'objectif d'Ultramar : des ententes de gré à gré

Mais même si elle a obtenu, avec la Loi 229, le droit de faire appel à la loi sur l'expropriation, Ultramar n'a nullement l'intention d'utiliser ce pouvoir comme moyen de pression dans le cadre des négociations à venir avec les propriétaires se trouvant sur le parcours du futur pipeline. Ultramar souhaite sincèrement en arriver à des ententes de gré à gré avec chacun d'eux. Ces ententes négociées – pour le droit de passage du futur pipeline souterrain, les compensations pour la servitude accordant un droit d'accès à l'emprise du pipeline, les indemnités et dédommagements pour les inconvénients associés à la construction, puis à l'exploitation, à l'entretien ou aux réparations au pipeline – tiendront compte des particularités de chacune des propriétés. Les compensations, indemnités et dédommagements seront justes et équitables. Des discussions se poursuivent d'ailleurs à ce sujet avec l'Union des producteurs agricoles (UPA).

Et s'il y a une impasse ?

En cas d'impasse avec un propriétaire, Ultramar ne pourra imposer unilatéralement ses conditions, ni exproprier un propriétaire, dans le sens de l'obliger à quitter sa propriété. Si une entente n'a pas été possible, Ultramar pourra alors se prévaloir des

dispositions de la Loi 229, adoptée à l'unanimité en juin 2005 par l'Assemblée nationale. Cette loi lui permet de s'adresser au Tribunal administratif du Québec non pas dans le but de s'approprier du terrain, mais pour obtenir le droit de faire passer son pipeline souterrain sur une propriété.

Devant le Tribunal administratif, Ultramar devra faire la preuve qu'elle a négocié de bonne foi et qu'elle a tout mis en œuvre pour en arriver à une entente avec le propriétaire concerné. Ultramar devra aussi démontrer qu'elle a fait des offres justes et équitables qui prennent en compte à la fois la réalité particulière du propriétaire concerné et les ententes intervenues avec d'autres propriétaires.

En fait, la loi assure l'ensemble des propriétaires d'un traitement équitable et elle permet d'éviter, par exemple, que des spéculateurs tirent un profit démesuré d'un pouvoir de blocage, après que d'autres propriétaires auront négocié puis accepté une entente qu'ils jugent raisonnable. La loi permet d'éviter, quand un grand nombre de propriétaires sont concernés – comme c'est le cas dans le projet de pipeline d'Ultramar – que le refus d'un seul propriétaire d'accorder un droit de passage mette en péril l'ensemble d'un projet considéré d'intérêt public par le gouvernement.

Le propriétaire a son mot à dire

Le propriétaire aura tout le loisir de faire valoir son point de vue devant le Tribunal, de lui présenter ses observations et de lui soumettre tout renseignement jugé utile pour éclairer sa décision. Même si le Tribunal rend une décision favorable à Ultramar, le propriétaire demeurera toujours propriétaire de son terrain. Ultramar ne bénéficiera que d'un droit de passage.

Le propriétaire peut poursuivre ses activités sur son terrain

La convention de servitude entre le propriétaire et Ultramar permettra à cette dernière, dans des conditions clairement définies, d'avoir accès à l'emprise pour y construire, exploiter, entretenir, remplacer ou réparer le pipeline. Le propriétaire, dans le respect des dispositions de la convention de servitude, pourra poursuivre la plupart des activités pratiquées antérieurement sur le site. À cet effet, Ultramar poursuit des discussions avec l'UPA afin de publier prochainement un document résumant clairement les contraintes associées à l'exploitation du pipeline projeté.

Qui sera propriétaire de l'emprise ?

Aucun doute possible. Le propriétaire demeurera toujours en possession de la bande de terrain visée par la servitude. Une convention sera signée entre le propriétaire et Ultramar dans laquelle il sera très clairement précisé que le propriétaire n'accorde qu'un droit de passage pour le pipeline souterrain, ainsi qu'un droit d'accès dont les modalités seront, elles aussi, très explicitement énoncées. En contrepartie, le propriétaire recevra des compensations en fonction de la surface utilisée et de la valeur de son terrain.

Sur tout le parcours du futur pipeline, les seules parcelles de terrain dont Ultramar se portera acquéreur seront destinées à la construction de trois stations de pompage, dont une seule est prévue pour l'avenir prochain, et ce, dans la région de Drummondville. Ces parcelles de terrain de 60 mètres sur 60 environ seront acquises de propriétaires disposés à céder une telle superficie.



Le tracé du pipeline est-il définitif ?

Afin de minimiser les impacts sur l'environnement, les ingénieurs d'Ultramar étudient toujours des tracés alternatifs pour certains segments du parcours actuellement privilégié. Les inventaires et relevés amorcés depuis le début de l'année et qui se poursuivront jusqu'en juin permettront de retenir le tracé qui sera soumis pour approbation aux autorités gouvernementales à la fin de l'été.

Les questions de l'heure...

Pourquoi pas l'autoroute 20 ?

Il a été suggéré par certains de construire le pipeline sur l'emprise de l'autoroute 20. Ultramar a étudié avec attention cette option qui aurait pu être retenue pour certaines sections du tracé. Cependant, les normes du ministère des Transports ne permettent pas l'utilisation de l'emprise pour un tel usage. Le ministère tient aussi à conserver l'espace disponible pour construire de futurs ouvrages, tels que viaducs ou voies de circulation supplémentaires.

Ultramar a réalisé une étude comparant deux options de tracés, soit un tracé parallèle à l'autoroute 20 et l'autre adjacent aux lignes à haute tension d'Hydro-Québec. L'analyse a révélé que les impacts sur la population et sur l'environnement seraient plus importants si l'on suivait le tracé de l'autoroute. Par exemple, plus d'espaces boisés, dont des érablières de grande qualité, seraient touchés par un tracé parallèle à l'autoroute. L'analyse détaillée de cette option, ainsi que les raisons pour lesquelles elle n'a pu être retenue feront partie de l'étude d'impact qui sera déposée sous peu auprès des instances gouvernementales concernées.

Pourquoi pas par navire ?

Certains voient le transport des produits raffinés d'Ultramar par navire entre Lévis et Montréal-Est comme l'alternative toute désignée à la construction du pipeline. L'affaire n'est toutefois pas aussi simple.

Ce n'est certainement pas parce qu'Ultramar n'a pas confiance en ce mode de transport qu'il ne l'a pas retenu pour livrer les produits de la raffinerie de Lévis au centre de distribution de Montréal-Est.

• Le navire est déjà très utilisé

Depuis l'ouverture de la raffinerie, en 1971, c'est exclusivement par navire que le pétrole brut en provenance de la Mer du Nord et de l'Afrique du Nord est transporté jusqu'à Lévis. De plus, les navires côtiers ont été l'un des moyens les plus utilisés pour transporter des produits finis entre la raffinerie Jean-Gaulin et plusieurs destinations dans l'Est du Québec, dans les provinces de l'Atlantique et même à Montréal.

Le navire a donc été et demeure toujours un moyen de transport efficace et sécuritaire auquel Ultramar continuera de faire appel sur une base régulière pour de nombreuses années à venir.

• De 45 000 à 100 000 barils par jour

Cependant, pour transporter d'importantes quantités de produits raffinés, il faut s'assurer d'un accès régulier aux quais tant à Lévis qu'à Montréal.

Actuellement, Ultramar transporte quotidiennement entre Lévis et Montréal, principalement par trains-bloc mais aussi par navire, entre 45 000 et 60 000 barils par jour de produits raffinés.

On prévoit que les quantités transportées entre ces deux points passeront à 100 000 barils par jour en 2008. C'est pourquoi Ultramar s'est tournée vers l'option du pipeline.

Pour de telles quantités, si l'on utilisait seulement le train-bloc, il faudrait au bas mot une quinzaine d'allers-retours hebdomadaires. Par navire, on parle de plus de 240 livraisons annuelles. Et ceci, sans compter sur une croissance possible de la demande après 2008...

• Des quais déjà fort achalandés

Un si grand nombre de déplacements poserait un important problème logistique, principalement au Port de Montréal, déjà fort achalandé. A Lévis, il faut savoir que le nombre des arrivages de brut passera progressivement à près de 95 navires par année en 2008, auxquels il faut ajouter les départs et arrivées des navires côtiers faisant la livraison de produits raffinés en Gaspésie et dans les provinces de l'Atlantique.

Les infrastructures actuelles ne permettent tout simplement pas d'envisager le transport, exclusivement par navire, des produits raffinés entre Lévis et Montréal-Est.

De plus, bien qu'il soit vrai que la circulation est maintenue sur le fleuve en hiver, il faut savoir que celle-ci n'est parfois permise que de jour, ce qui entraîne des retards coûteux, sans compter que le transport fluvial peut être interrompu ou retardé lors de situations climatiques difficiles, justement au moment où la demande est en période de pointe.

• La sécurité avant tout

Au fil des ans, Ultramar a déployé des moyens considérables et consenti des investissements importants pour éviter tout incident et déversement maritime. Mais comme tout mode de transport, aussi sécuritaire soit-il, le navire comporte aussi certains risques. Il faut être conscient du fait qu'un déversement dans le fleuve serait beaucoup plus problématique qu'un déversement sur terre (par train, camion ou pipeline), et la situation serait encore plus difficile en hiver avec les glaces.



Pour en savoir plus sur le
Projet Pipeline Saint-Laurent
ou pour communiquer avec nous

www.pipelinesaintlaurent.ca

Courriel info@pipelinesaintlaurent.ca

Ligne Info 1 877 323-0363

Pipeline Saint-Laurent

2200, avenue McGill College, Montréal QC H3A 3L3