

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 aient 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