



**MÉMOIRE
présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**

sur

**le Projet de construction de l'oléoduc
PIPELINE SAINT-LAURENT
entre Lévis et Montréal-Est
par
ULTRAMAR Ltée**

Avril 2007



MÉMOIRE
sur
le Projet PIPELINE SAINT-LAURENT
d'ULTRAMAR Ltée

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME	p. 3
INTRODUCTION	4
1. LE PROJET dans sa globalité	
2. LES COURS D'EAU TRAVERSÉS	
2. 1 La classification des cours d'eau	5
2. 2 Les modes de traversée	
2. 3 Le traitement des impacts sur les cours d'eau	7
2. 4 La démarche de compensation	8
2. 5 Les impacts sur l'intégrité physique des cours d'eau	9
2. 6 Les effets sur le Saint-Laurent	10
2. 7 L'insuffisance de l'approche des effets environnementaux cumulatifs	11
2. 8 Les effets environnementaux cumulatifs sur les réseaux hydrographiques	12
2. 9 La réponse aux effets environnementaux cumulatifs sur les réseaux hydrographiques	13
3. LE TRANSPORT PAR NAVIRE	14
3. 1 Le recours au transport maritime	
3. 2 La desserte du Saguenay	
3. 3 La desserte des autres régions	15
3. 4 Les ressources maritimes et portuaires	16
CONCLUSION	18
ANNEXE : Les recommandations	19



PRÉSENTATION DE L'ORGANISME

Les Amis de la vallée du Saint-Laurent (AVSL) est un organisme à but non lucratif voué à la protection et à la promotion du patrimoine que représente le fleuve Saint-Laurent. Notre organisme est engagé dans des dossiers visant les domaines d'intérêt de l'environnement naturel et social et les préoccupations d'ordre économique, esthétique ou historique. Depuis sa fondation en 1986, ses activités ont favorisé une large représentativité et l'adhésion de membres provenant de l'ensemble du Québec. Ainsi, au cours des dernières années, notre organisme s'est engagé dans des actions et des dossiers de concertation touchant des champs d'expertise variés :

- l'organisation et les pratiques de la navigation ;
- l'exploration gazière et pétrolière dans l'estuaire et dans le golfe ;
- l'aménagement du littoral du fleuve à Québec ;
- l'optimisation de la voie maritime et la conservation des ressources en eau du bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Parmi ses activités qui confirment tant son intérêt que son expertise et l'incitent à présenter son analyse critique à ces audiences publiques, nommons :

- son action pour la reconnaissance du Saint-Laurent comme patrimoine national ;
- sa contribution à l'élaboration de la Politique de l'eau du gouvernement du Québec en ce qui touche le Saint-Laurent ;
- sa participation à l'élaboration de la Politique de transport maritime et fluvial du gouvernement du Québec ;
- sa présence au Conseil consultatif régional sur les déversements d'hydrocarbures en milieu marin ;
- sa participation à plusieurs audiences publiques consacrées à l'évaluation des impacts de projets de développement et de mise en valeur du Saint-Laurent.

Des publications attestent cet intérêt et cette expertise. Citons :

- *Du kayak au cargo, Un fleuve pour tous*, recueil consacré à la navigation sur le Saint-Laurent, sous la direction de Paulyne Gauvin, Paulymedia, Lotbinière (Québec), 1999. 250 pages (*Un exemplaire est déposé à la Commission avec ce mémoire*)
- *À la découverte du Saint-Laurent*, Jean GAGNÉ, sous l'égide des Amis de la vallée du Saint-Laurent, Les Éditions de l'Homme, Montréal, 2005, 335 pages.



MÉMOIRE
sur
le Projet PIPELINE SAINT-LAURENT
d'ULTRAMAR Ltée

INTRODUCTION

Le projet PIPELINE SAINT-LAURENT d'Ultramar (le projet) retient l'attention de notre organisme, Les Amis de la vallée du Saint-Laurent, sous trois aspects particuliers:

- son aspect global;
- ses impacts sur les cours d'eau traversés;
- ses incidences en matière de transport par navire sur le Saint-Laurent.

Nous savons et avons confiance que tous les autres aspects nécessaires à l'analyse et à l'évaluation de ce projet seront abordés avec une meilleure connaissance, soit par les ministères concernés ou par d'autres groupes des collectivités riveraines que ce projet préoccupe.

1. LE PROJET dans sa globalité

Considéré globalement, le projet se présente de prime abord comme ayant des avantages certains du point de vue de l'environnement. Il permettrait en effet d'assurer le transport de produits pétroliers, et cela de façon continue et pendant de longues années, par un moyen ayant moins d'effets sur l'environnement naturel et humain que les autres moyens de transport actuellement utilisés, tels le camion, le train ou le navire.

Le projet présente aussi des avantages techniques et commerciaux, qui pourraient avoir pour effet de rendre les produits pétroliers plus facilement et plus largement disponibles sur le marché. La protection de l'intégrité la plus grande possible de l'environnement appelle par ailleurs la consommation la moins grande et, en tout cas, la plus écologique possible de ces produits, surtout des plus polluants

R 1. Si le projet est autorisé, nous recommandons qu'en même temps qu'elle mettra le pipeline en exploitation, Ultramar pousse encore plus loin ce qu'elle a déjà comme politique de mise en marché des produits pétroliers orientée vers une consommation la plus écologique possible de ces produits.

Malgré les avantages environnementaux mentionnés, il n'en reste pas moins que le projet, s'il se réalise, le sera à même un environnement terrestre de grande ampleur: 250 kilomètres faits de terres arables, d'ensembles forestiers, de cours d'eau, de passages à proximité d'établissements ruraux et urbains, avec tous les usages économiques et sociaux qu'ils comportent. Force est de reconnaître que la construction et l'exploitation du pipeline ne se feront pas sans impacts sur ces multiples environnements de caractéristiques et de richesses diverses.

2. LES COURS D'EAU TRAVERSÉS

En ce qui touche le fleuve Saint-Laurent qui nous préoccupe plus particulièrement, nous ne pouvons pas nous abstenir de considérer que l'ensemble des cours d'eau à traverser sont tous, directement ou indirectement, des tributaires du fleuve. Leurs eaux coulent vers lui et s'y jettent, devenant ainsi une partie importante de son débit, avec tout ce qu'elles charrient : matières en suspension, produits divers éventuellement polluants mais aussi des nutriments favorables à la faune et à la flore, avec une migration de diverses espèces fauniques qui y transitent, etc. Les impacts que le projet aurait sur les cours d'eau qu'il traverserait risquent donc de se répercuter de diverses façons sur le Saint-Laurent.

2. 1 La classification des cours d'eau

Rappelons que les cours d'eau qui seraient traversés par le pipeline sont au nombre de 236, ce qui est un nombre considérable. 26 sont déclarés vulnérables. 7 sont qualifiés de majeurs, les autres de mineurs. Cette dernière qualification porte à ambiguïté. Ces 229 cours d'eau qualifiés de mineurs comptent en effet aussi bien des cours d'eau sans désignation (probablement de petits ruisseaux) que des cours d'eau avec désignation (sans pourtant être qualifiés de rivières), des bras de rivière et enfin des rivières proprement dites. Parmi ces rivières classées «cours d'eau mineurs», on retrouve par exemple la Rivière aux Pins, la Rivière Noire, la Rivière Henri, la Rivière du Chêne, la Rivière Perdrix, la Rivière Chevreuil. Il paraît difficile, notamment sur le plan environnemental, de classer sans plus ces rivières dans la même catégorie que de simples ruisseaux. Il conviendrait, par exemple, de créer une classe «cours d'eau d'importance moyenne» et de leur appliquer un traitement spécifique. Pêches et Océans Canada a d'ailleurs tout de suite attiré l'attention sur certaines des rivières mentionnées.

R 2 Nous recommandons que les rivières d'importance moyenne soient l'objet d'une classification distincte et fassent l'objet d'un traitement spécifique, plus ou moins poussé selon la nécessité mais analogue à celui consacré aux cours d'eau majeurs.

2. 2 Les modes de traversée

L'étude d'impact et les informations fournies ultérieurement documentent plusieurs modes de traversée des cours d'eau qui seraient rencontrés sur le parcours du pipeline. Rappelons que seules, de cinq à sept rivières, les plus importantes, seraient traversées

de façon souterraine, par forage directionnel, selon ce que les conditions de l'endroit permettraient. Les autres le seraient par tranchée ouverte, soit à sec, soit en pleine eau.

La documentation ne semble pas faire état d'un autre mode de traversée possible des cours d'eau, le pont. Il consisterait à lancer un pont par-dessus le cours d'eau et à y suspendre le pipeline. Cette façon de faire permettrait notamment de laisser le pipeline à l'horizontale plutôt que d'avoir à l'abaisser jusque sous le lit de la rivière (traversée par tranchée) ou plus profondément encore (traversée par forage directionnel). Construit à la façon des ouvrages d'art, avec un empiètement minimum sur le cours d'eau lui-même, un pont pourrait avoir moins d'impacts environnementaux que les autres modes de traversée. De plus, il pourrait permettre le franchissement du cours d'eau, selon les situations, par les agriculteurs, leurs animaux, les cyclistes ou d'autres usagers, et ainsi apporter lui-même ses propres mesures de mitigation.

(Nous profitons de cette allusion aux cyclistes pour suggérer qu'on envisage aussi la possibilité que, là où elle est en terre publique, l'emprise puisse accepter une piste cyclable.)

R 2a Nous recommandons d'examiner la possibilité de traverser certains cours d'eau par un pont auquel le pipeline serait suspendu et qui serait construit avec un minimum d'impact sur l'environnement physique et visuel.

Il est un aspect du projet tel que présenté sur lequel nous restons hésitants. Le promoteur estime ne pouvoir envisager de faire courir son pipeline à côté d'autres infrastructures linéaires en place ou projetées, comme l'autoroute Jean-Lesage ou le gazoduc de Rabaska à Lévis ou d'autres encore. Il serait pourtant avantageux, du point de vue environnemental notamment, de pouvoir le faire.

Les autoroutes, les lignes de chemin de fer, les lignes de transmission d'Hydro-Québec, par exemple, sont déjà des corridors affectés par divers impacts. Il semble qu'on puisse y intégrer d'autres infrastructures du type services publics. Cela a l'avantage de ne pas provoquer autant de nouveaux impacts que si l'on ouvrait un nouveau corridor. Par exemple, l'autoroute Félix-Leclerc sur la rive nord du Saint-Laurent est bordée en certains endroits par des lignes d'HQ, un pipeline pour le gaz naturel et un réseau de fibres optiques. Il semble aussi que la cohabitation infrastructures publiques et privées soit possible dans ce cas.

Si nous en revenons ici aux cours d'eau, il paraît évident qu'il y aurait beaucoup à gagner du point de vue environnemental si le pipeline les traversait à des endroits où ils sont déjà traversés par d'autres infrastructures. Il y aurait là un intérêt supplémentaire, non évoqué jusqu'à présent, croyons-nous, à l'adoption d'un tracé qui suivrait le plus souvent possible le tracé d'autres infrastructures linéaires déjà en place ou projetées entre Lévis et Boucherville.

R 2b Nous recommandons que la Commission étudie d'une façon indépendante et approfondie la possibilité que le pipeline projeté suive un tracé lui permettant de profiter d'infrastructures déjà en place pour le

franchissement du plus grand nombre possible des cours d'eau qu'il devrait traverser, surtout parmi les plus importants.

2. 3 Le traitement des impacts sur les cours d'eau

La documentation disponible auprès du BAPE fait apparaître que les impacts de nature diverse que pourraient subir les cours d'eau traversés ont fait l'objet de préoccupations détaillées de la part du promoteur et sont l'objet de considérations attentives et poussées de la part des ministères compétents. Diverses mesures d'atténuation ont été proposées par le promoteur. Les ministères en ont déjà proposé d'autres et le promoteur les a acceptées. On ne dispose cependant pas encore des évaluations finales faites par les ministères ni donc de leurs propositions et exigences définitives en matière d'évitement ou d'atténuation des impacts, ou de compensations pour les impacts non évitables ou pas assez atténués.

Devant l'important travail réalisé par les ministères concernés, nous ne présenterons pas de considérations détaillées sur les différents cours d'eau. Nous voulons plutôt insister sur la pertinence et l'importance de prendre en compte les préoccupations et les recommandations des propriétaires des terrains et celles des organismes du milieu qui vivent près de ces cours d'eau. Nous retenons surtout deux volets à ce chapitre : la sécurité et la compensation des impacts dont les effets ne seraient pas entièrement annulés.

Nous reconnaissons que le promoteur porte une très grande attention aux questions de sécurité et qu'il les traite avec détail, sérieux et compétence. Sur ces questions, le point de vue des propriétaires qui seraient touchés et des instances locales et régionales du territoire qui serait parcouru est, lui aussi, très important. Ils ont une connaissance concrète et poussée de leur milieu et le sentiment qu'ils auront que le projet se réalise de façon aussi sécuritaire que possible sera déterminant pour l'acceptabilité sociale du projet.

Cela est particulièrement important en ce qui touche les cours d'eau. On doit d'autant plus être aussi sûr que possible que tout risque de déversement ou d'explosion touchant les cours d'eau est contrôlé que de tels accidents dans ces milieux répercuteraient plus loin leurs effets, aussi loin en fait que jusqu'où ces eaux s'écoulent. Le recours à l'expertise des individus et des organismes proches des cours d'eau à traverser aidera sûrement à assurer une plus grande maîtrise de ces risques.

Nous savons que le promoteur a procédé à de nombreuses consultations en ce sens. Nous estimons cependant pertinent d'insister pour que ces consultations soient aussi étendues et poussées que possible.

R 3a Nous recommandons qu'en matière de risque de déversement, d'explosion et d'autres formes d'accident pouvant affecter les cours d'eau à traverser, le promoteur accorde une importance particulière à la cueillette et à la prise en compte des préoccupations, des connaissances, des analyses et des

avis des propriétaires des sites projetés de traversée des cours d'eau et des organismes qui se vouent à leur protection.

En matière d'association d'organismes du milieu à l'élaboration de mesures de compensation, la documentation du BAPE fait état de quelques-unes des démarches menées par le promoteur et de leurs résultats. Il vaut la peine, à ce sujet, de citer le projet Méandres. Le projet Méandres est une entente de collaboration portant sur l'amélioration de la qualité de l'eau et des écosystèmes de quatre sous-bassins versants du Centre-du-Québec. Il vise à améliorer la qualité de l'eau en sensibilisant et en impliquant les propriétaires riverains - des producteurs agricoles surtout - aux pratiques respectueuses de l'eau et des écosystèmes. Les promoteurs du projet sont quatre organisations de bassins versants de la région. Onze partenaires financiers se sont impliqués dès la première année de ce projet évalué à 591 488 \$, dont 150 789\$ pour la première année. Ultramar est l'un de ces partenaires; sa contribution pour la première année s'élève à 5 000 \$. (Communiqués du 19 juin 2006, DA 38).

R 3b Nous recommandons que le promoteur

- **prenne contact avec les conseils de bassin et les groupes environnementaux et autres membres de la collectivité s'occupant de l'un ou l'autre des cours d'eau qu'il projette de traverser;**
- **qu'ils examinent ensemble les impacts possibles du pipeline sur ce cours d'eau, sur les usages qui en sont faits et sur son bassin versant;**
- **qu'ils voient ensemble comment atténuer ou compenser ces impacts s'il s'en présente et conviennent des mesures à prendre à cet effet.**

R 3c Nous recommandons également que les programmes de compensation que le promoteur serait amené à proposer ou à accepter soient dotés d'enveloppes budgétaires adéquates et correspondant au niveau des investissements du projet et aux avantages économiques et opérationnels qui vont résulter, pour le promoteur, de sa mise en œuvre.

2. 4 La démarche de compensation

Nous recommandons cependant une démarche plus systématique de la part du promoteur, à l'image de celle faite en relation avec les milieux boisés qui seraient traversés par le projet en Montérégie. Le 17 janvier 2007, Ultramar a lancé un appel d'offres pour des «projets de compensation pour la perte permanente forestière en Montérégie» (DA 11). Cet appel est motivé ainsi:

«Bien qu'Ultramar ait déjà mis de l'avant diverses mesures d'atténuation, cette dernière souhaite les compléter par la réalisation de projets de compensation dans les MRC traversées par le futur pipeline, là où la superficie actuelle des milieux forestiers est inférieure à 30 %».

L'appel identifie trois MRC et une ville comme rencontrant ce critère. Vient alors l'invitation:

«Ultramar invite les organismes montérégiens intéressés à proposer des projets visant la conservation et la protection des milieux boisés à long terme.»

La documentation du BAPE fait voir que bien des impacts à prévoir pour les cours d'eau ne pourront sans doute pas être complètement atténués et encore moins, évités. Ils seront aussi d'importance diverse selon les cours d'eau et notamment selon l'importance de ceux-ci. L'avis final des ministères sera ici particulièrement déterminant. On peut, d'autre part, s'attendre à ce que cette problématique d'impacts se manifeste pour des cours d'eau à propos desquels il n'y aura pas déjà eu des contacts entre le promoteur et les représentants du milieu.

R 4 Nous recommandons que, dès que les cours d'eau appelés à subir des impacts non entièrement atténués seront connus, le promoteur prenne l'initiative de lancer dans les collectivités liées à ces cours d'eau un appel public à des propositions de projets de compensation, de manière à ce que l'ensemble des instances et des groupes actifs dans ces collectivités autour de ces cours d'eau soient en mesure d'envisager ce qui pourrait être proposé, selon leurs compétences et leurs préoccupations respectives.

2. 5 Les impacts sur l'intégrité physique des cours d'eau

À propos de la composante physique que les milieux hydriques constituent dans le territoire ciblé par le projet, le promoteur écrit au chapitre 7, section 7.2.3, du volume 1 de l'étude d'impact :

«Bien que les impacts du projet sur cette composante du milieu physique sont connus et que la mise en suspension de sédiments ainsi que l'apport de sol dans les cours d'eau semblent les plus significatifs (tableau 7.8), leur importance ne sera pas évaluée à l'aide de la démarche proposée compte tenu que la valeur environnementale de cette composante physique ne peut être définie sans référence à un usage ou à son importance pour la flore, la faune ou l'homme. Ainsi, une modification de la qualité de l'eau n'a de valeur que par les impacts que cette modification entraînera sur les composantes biologiques et humaine de l'environnement et non en elle-même.»

Cette prémisse est répétée plusieurs fois à peu près dans les mêmes termes, par exemple à la section 7.3.1 ou dans les tableaux 7.9 et 7.42.

Comme annoncé, le tableau 7.8, intitulé «Perturbations et mesures d'atténuation en milieux hydriques», multiplie, dans la colonne «Perturbations anticipées», les mentions «sédimentation» et «apport de sol» en les rattachant à des activités du projet comme le déboisement, le déplacement de sol arable, le nivellement, le bardage et le cintrage de la conduite, l'excavation de la tranchée, le remblayage. Ce sont bien les impacts les plus significatifs. L'étonnant, après la prémisse dite, est qu'à ces perturbations «sans valeur environnementale» définissable et dont «l'importance ne sera pas évaluée», répondent des «mesures d'atténuation» comme des barrières à sédiments, le maintien d'une bande de terrain non décapée, le recours à la traversée à sec.

Le tableau 7.42, «Bilan des impacts environnementaux du projet Pipeline Saint-Laurent», synthétise ainsi les perturbations anticipées pour les milieux hydriques: «Apport de sol dans les cours d'eau et mise en suspension de sédiments pouvant perturber temporairement la qualité des milieux hydriques et autres perturbations décrites au tableau 7.8». Quant à l'évaluation à en faire, on répète que «l'importance relative des effets sur les milieux hydriques en tant qu'entité physique n'a pas été évaluée».

Cette prémisse est à refuser. Au nom tout d'abord de l'importance de l'intégrité globale la plus grande possible du milieu naturel dans son ensemble. L'interdépendance de toutes les composantes du milieu naturel est, croyons-nous, une des bases de l'écologie, de même que la complexité, toujours plus grande qu'on ne le croit, des relations d'interdépendance entre ces composantes. Ensuite, au nom d'un aspect des choses qui semble tout à fait ignoré dans cette étude d'impact. On semble avoir oublié que l'eau d'un cours d'eau «court». On comprend alors qu'en s'écoulant, ce qu'elle subit à un point donné en amont se répercute en aval, sur une distance plus ou moins longue et de façon plus ou moins importante et persistante selon la nature et la gravité de l'impact subi au point de départ.

Nous n'avons pas fait une analyse exhaustive de toutes les pages de tous les documents déposés mais nous restons sous l'impression que cette question des impacts physiques sur les cours d'eau n'est pas traitée avec toute l'importance qu'elle mérite. De ne pas considérer un impact physique sur un cours d'eau parce qu'à l'endroit limité où il se produit, il n'entraîne pas d'impact biologique ou humain n'est pas acceptable.

R 5 Nous recommandons qu'au nom de l'importance en soi de l'intégrité physique du milieu naturel d'abord, au nom ensuite des effets possibles en aval des impacts physiques qui seraient subis par les cours d'eau du fait de leur traversée par le pipeline, ces impacts soient évalués au même titre que les autres quant à leur importance.

2. 6 Les effets sur le Saint-Laurent

Le milieu en aval du tracé du pipeline qui subirait le plus les effets des impacts de celui-ci sur les cours d'eau qu'il traverserait serait le fleuve Saint-Laurent. Pour la simple et bonne raison que ce qui serait subi par chaque cours d'eau en aval de chaque traversée se limitera, pour lui, aux effets des impacts qu'il subira à l'endroit de cette seule traversée. Contrairement à cela, le fleuve Saint-Laurent subirait les effets à longue portée des impacts subis par tous les cours d'eau traversés, les 236, majeurs, moyens et mineurs, de Lévis à Boucherville.

Ces effets pourront être de nature physique et de nature biologique et ils pourront avoir des répercussions sur les usages humains en place sur le fleuve et ses rives. Les apports de sol et les sédiments qui seront mis en suspension du fait des travaux des traversées et qui se rendront jusqu'au fleuve porteront atteinte tant à la qualité de son eau que de ses nutriments. Par exemple, les poissons et autres espèces aquatiques qui

dévaleront des endroits de traversée jusqu'au fleuve y poursuivront leur vie porteurs des effets des impacts qu'ils auront éventuellement subis à ces endroits. Les usagers du fleuve et de ses rives exerceront leurs usages dans un milieu risquant d'être plus détérioré qu'avant.

Il est probablement difficile d'évaluer l'ampleur et la gravité des effets que le fleuve pourrait subir ainsi, sinon peut-être pour ceux trouvant leur origine dans les tributaires les plus importants. Il paraît cependant certain que, si le projet se réalise, le fleuve subira de tels effets, et cela, au long de son cours à l'est de Boucherville. Le grand nombre des cours d'eau traversés, tous tributaires directement ou indirectement du Saint-Laurent, fait qu'il n'est pas possible que cette accumulation de traversées à impacts n'ait pas son effet sur le Saint-Laurent. L'étalement des embouchures de ces tributaires de Boucherville à Lévis entraîne qu'aucune des sections du fleuve entre ces deux points et plus loin en aval encore ne sera épargnée par l'action de ces effets.

R 6 Nous recommandons que les effets sur le fleuve Saint-Laurent des impacts subis par les cours d'eau qui seraient traversés par le projet soient évalués, qu'il soit tenu compte des résultats de cette évaluation pour décider des impacts à éviter ou, au moins, à atténuer dans les travaux de traversée et, si de telles atténuations apparaissent être limités dans leur efficacité, que la porte soit ouverte à des compensations en faveur du Saint-Laurent

2. 7 L'insuffisance de l'approche des effets environnementaux cumulatifs

En ce qui touche les effets environnementaux cumulatifs possibles à considérer ici, l'étude d'impact se réfère à la définition suivante de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale: «Les effets environnementaux cumulatifs sont les changements subis par l'environnement en raison d'une action combinée avec d'autres actions humaines passées, présentes et futures.». Au terme d'une recherche faite auprès d'une dizaine d'organismes gouvernementaux et autres, «au total, plus d'une centaine de projets distincts ont été identifiés dans la zone à l'étude.» Compte tenu de ce qui est apparu de ces projets, «pour les fins de l'évaluation, seuls les projets futurs qui pourraient engendrer des incidences cumulatives avec les principaux impacts résiduels et permanents appréhendés dans le cadre du projet ont été considérés.» Cela conduit à conclure: «Les incidences cumulatives identifiées sont largement tributaires au déboisement et aux effets de grignotage sur les peuplements forestiers qui peuvent notamment constituer des habitats fauniques et floristiques.» (Volume 1, chapitre 7, section 7.5)

Le tableau 7.43 portant sur les «Incidences cumulatives liées au projet Pipeline Saint-Laurent» présente, pour chaque composante retenue du milieu récepteur, les perturbations possibles de la part du projet de pipeline et de quatre autres projets majeurs futurs appelés à se réaliser dans la même zone d'ensemble. Les «impacts cumulatifs potentiels» appréhendés se limitent presque exclusivement à du grignotage des milieux boisés, des peuplements forestiers et des habitats fauniques dédiés au cerf de Virginie.

Nous constatons que cette approche des effets environnementaux cumulatifs passe, selon nous, à côté du principal cumul d'effets de ce projet. Celui-ci s'étend sur une zone géographique longue de 250 kilomètres dans laquelle il touche distinctement une multitude d'éléments naturels et humains particuliers. Ces éléments n'ont aucun lien par eux-mêmes les uns avec les autres sinon qu'ils contribuent, chacun à sa façon, à faire exister cette zone comme ensemble (ou ensemble d'ensembles), avec ce qu'elle constitue comme milieu ou succession de milieux et ce qu'elle offre comme ressources. Le projet est en fait composé d'une multitude de petits projets qui, parce qu'ils sont appelés à se réaliser le long du même parcours et en succession rapide sinon en même temps, vont affecter ensemble une même zone. Celle-ci va ainsi subir simultanément et cumulativement l'ensemble des effets environnementaux de chacun de ces petits projets. C'est là un cumul d'effets plus propre à la marquer, et donc plus important à considérer, que le cumul qui pourra résulter de la succession future d'autres projets. À notre connaissance, ni le promoteur, ni les ministères n'ont considéré ce cumul d'effets environnementaux.

R 7 Nous recommandons que les effets environnementaux cumulatifs dus à la simultanéité dans le temps et dans l'espace de l'ensemble des impacts environnementaux des opérations particulières répétées au long du parcours du pipeline soient décrits, évalués et traités quant aux mesures qu'ils appellent.

2. 8 Les effets environnementaux cumulatifs sur les réseaux hydrographiques

Pour notre part, nous voulons attirer l'attention sur la pertinence de porter une grande attention à ces effets environnementaux cumulatifs du point de vue des réseaux hydrographiques auxquels appartiennent les cours d'eau de la zone. La notion de réseau hydrographique ne réfère pas seulement à la proximité géographique de diverses composantes hydriques mais aux liens qu'elles ont entre elles et aux interactions qu'elles exercent les unes sur les autres. Il y a une unité du réseau, qui fait que ce qui affecte chacune des composantes affecte aussi d'une certaine façon l'ensemble. Les cours d'eau qui seraient traversés par le pipeline projeté appartiennent à un certain nombre de réseaux hydrographiques; concrètement, il y a autant de ces réseaux que d'embouchures sur le fleuve Saint-Laurent à la hauteur de la zone. Pour avoir une juste idée des impacts du projet en matière hydrique, il ne suffit pas, selon nous, de considérer les impacts subis par chaque cours d'eau en particulier; il faut aussi considérer les impacts cumulatifs qui en résultent pour chacun des réseaux auxquels ils appartiennent.

R 8 Nous recommandons que soient considérés les effets environnementaux cumulatifs qui résulteraient de l'ensemble des impacts subis par les cours d'eau traversés pour les réseaux hydrographiques auxquels ils appartiennent et que des mesures d'atténuation et de compensation soient prévues pour ces effets.

2. 9 La réponse aux effets environnementaux cumulatifs sur les réseaux hydrographiques

Bien qu'indéniables, selon nous, dans un cas comme celui-ci, ces effets environnementaux cumulatifs à retenir au niveau des réseaux ne sont probablement pas faciles à identifier. Il nous semble être acceptable de poser que chaque réseau subit un impact cumulatif global correspondant à la somme des impacts résiduels particuliers subis par ceux de ses cours d'eau que le projet traverse.

Cet impact cumulatif global devrait être un argument de plus pour rechercher les atténuations les plus grandes possible des impacts particuliers sur les cours d'eau touchés de ce réseau. Il devrait aussi pousser à rechercher une ou des atténuations globales à la dimension du réseau, s'il en est de possibles. Enfin, cet impact cumulatif devrait aussi conduire à proposer des compensations portant, soit sur l'ensemble du réseau, soit sur certaines de ses composantes en plus grand besoin.

Ceci aurait avantage à être fait en liaison avec les collectivités locales ou régionales. Il s'agirait de s'adresser aux instances les plus susceptibles de s'inspirer d'une vision globale de ces réseaux hydrographiques pour retenir et/ou suggérer un ou des projets pouvant le mieux contribuer à amoindrir ou compenser les effets cumulatifs sur le réseau. Nous pensons aux conseils de bassins, aux MRC, aux conseils régionaux de l'environnement.

R 9 Nous recommandons que le promoteur prenne l'initiative d'inviter les instances environnementales représentatives des collectivités liées aux réseaux hydrographiques auxquels appartiennent les cours d'eau qui seraient traversés à proposer et élaborer avec lui des projets de compensation pour les impacts cumulatifs non entièrement annulés subis par ces réseaux.

3. LE TRANSPORT PAR NAVIRE

Pour les Amis de la vallée du Saint-Laurent, le transport maritime et fluvial est à considérer, globalement, comme le mode de transport le plus avantageux du point de vue environnemental, devant les transports routier et ferroviaire. Dans le cas cependant, où le transport par conduites souterraines et à moindres frais énergétiques est possible, ce mode l'emporte sur le transport maritime du point de vue environnemental. Nous comprenons que le choix du pipeline par Ultramar pour le transport de ses produits entre Lévis et Montréal est notamment motivé par cet avantage environnemental.

3. 1 Le recours au transport maritime

Les activités de transport d'Ultramar ne se limitent pas à celles entre Lévis et Montréal. Nous voudrions insister sur l'importance que, dans ses autres activités de transport, Ultramar recherche aussi le mode de transport le plus avantageux du point de vue environnemental. Plus précisément, nous souhaitons qu'Ultramar tire parti de ce que l'utilisation du pipeline projeté libérera celles de ses ressources maritimes et de ses installations portuaires qui servent actuellement au transport de ses produits par navire vers Montréal, pour desservir par navire des régions non desservies actuellement de cette façon.

R 10 Nous recommandons qu'Ultramar recoure au transport maritime partout où le transport par pipeline n'est pas possible et où le transport maritime est possible.

R 11 Nous recommandons qu'advenant la réalisation du projet de pipeline Lévis – Montréal, Ultramar utilise les ressources maritimes et les installations portuaires rendues disponibles, pour desservir d'autres régions par navire.

3. 2 La desserte du Saguenay

Ultramar dessert plusieurs régions à l'est de Lévis, notamment à partir de sept terminaux qui lui appartiennent (DA 39). De ses déclarations aux audiences publiques, nous comprenons que ces régions à l'est ne sont que partiellement desservies par navire. Le promoteur a fait part de sa volonté de développer le transport maritime de ses produits vers la région du Saguenay et de ses efforts à cet effet, mais aussi des difficultés qui l'empêchent actuellement de progresser dans cette voie. Il a fait la déclaration très encourageante suivante :

«Jusqu'à ce qu'on ait une décision sur le projet du pipeline et qu'on sache qu'on peut aller de l'avant, à ce moment-là effectivement, on pourrait libérer les installations portuaires parce qu'il y aurait moins de navires qui seraient utilisés, et Ultramar a assuré les intervenants, dont le gouvernement du Québec, la ministre déléguée aux Transports, que nous avons toujours de l'intérêt pour desservir cette région (le Saguenay) par navire

Faut-il qu'on puise libérer les installations, faut-il que le projet de pipeline puisse aller de l'avant et faut-il qu'à ce moment-là, les intervenants, les partenaires, les autres entreprises qui livrent dans cette région-là démontrent le même intérêt qu'ils avaient il y a de ça quatre ou cinq ans.

Mais oui pour Ultramar, c'est toujours notre intérêt de regarder cette possibilité-là.» (DT9, lignes 2166 à 2179)

R 12a Nous recommandons à la Commission que, si elle émet un avis favorable à la réalisation du projet, elle l'accompagne d'une recommandation au gouvernement du Québec à l'effet qu'il favorise le plus possible la mise en place au port de Saguenay des conditions facilitant l'acheminement par navire des produits pétroliers nécessaires à la région.

Nous voulons quand même souligner que, Ultramar ayant son propre terminal à Saguenay, sa décision d'y acheminer ses produits par navire dépend moins qu'ailleurs des «autres entreprises qui livrent dans cette région-là », ce qu'elle invoque comme une des sources des difficultés à progresser dans la voie de l'acheminement par navire vers cette région.

R 12b Nous recommandons qu'Ultramar tire parti de la présence, à Saguenay, d'un terminal lui appartenant pour y acheminer ses produits par navire le plus tôt possible.

3. 3 La desserte des autres régions

Ultramar a également expliqué comment elle continue à approvisionner ses terminaux de l'est par navire, «mais ce n'est pas une tendance à la hausse, parce qu'il y a une consolidation dans ce secteur-là» (ib., ligne 2211-2212). La consolidation consiste notamment en ce que, par entente sur des échanges avec des raffineurs des provinces atlantiques, ces terminaux éloignés sont approvisionnés, non plus par Ultramar elle-même, mais «par le raffineur qui est le mieux positionné géographiquement pour le faire».

Ces ententes ne touchent pas la Basse-Côte-Nord. Ultramar y poursuit ses approvisionnements par navire, à partir d'installations qui lui appartiennent ou qui appartiennent à d'autres entreprises spécialisées ou qui appartiennent aux clients desservis eux-mêmes. Mais les volumes dont on parle ici sont quand même relativement faibles.

Il n'est malheureusement pas question, dans l'information recueillie, de la situation en ce qui concerne des localités de l'est moins éloignées mais aux besoins en produits pétroliers plus importants. Nous pensons aux villes du Bas-Saint-Laurent ou de la Côte-Nord par exemple. Ultramar y a-t-elle des clients? Si oui, comment les approvisionne-t-elle? N'y a-t-il pas place là pour du remplacement de transport routier ou ferroviaire par du transport maritime, au profit notamment d'une plus grande protection de l'environnement?

R 13 Nous recommandons que, si le projet de pipeline est autorisé, Ultramar investigate les clientèles possibles dans le Bas-Saint-Laurent et sur la Côte-Nord pour de l'acheminement de produits pétroliers par navire et qu'elle envisage d'utiliser à cette fin les ressources maritimes et les installations portuaires rendues disponibles à Lévis.

3. 4 Les ressources maritimes et portuaires

On ne semble pas avoir traité comme telle, dans l'étude d'impact ou en audience, la question des ressources maritimes et portuaires qui seraient rendues disponibles si Ultramar était autorisée à construire et exploiter le pipeline projeté pour le transport de ses produits pétroliers de Lévis à Montréal. À partir toutefois de ce qui a été dit en audience publique lors de la présentation sur les options de transport à considérer, dont la navigation (DA36 et DT7, lignes 80 à 406), il apparaît, par exemple, que le nombre de navires utilisés vers Montréal-Est a été de 83 navires en 2005, l'année de référence. Ils seraient à ajouter à d'autres navires, dont le nombre n'est pas donné, utilisés pour transporter vers d'autres destinations des sous-produits ou recevoir des charges d'alimentation.

Ultramar dispose d'un quai extérieur, dédié en priorité au déchargement des navires de pétrole brut et dont le taux d'occupation est supérieur à 62 %. Elle dispose également d'un quai intérieur, dont le taux d'occupation, à l'heure actuelle, est au-dessous de 62 % mais devrait le dépasser à partir de 2008. Si nous comprenons bien, c'est de lui que partent les 83 navires destinés actuellement à Montréal-Est mais qui ne seraient plus utilisés pour cela à partir du moment où l'exploitation du pipeline aurait commencé. Nous croyons comprendre aussi que le taux d'occupation du quai intérieur ne dépasserait 62 % à partir de 2008 que s'il continuait à être utilisé pour le transport vers Montréal-Est, le pipeline n'ayant pas été réalisé et mis en exploitation.

Nous comprenons qu'avec la réalisation de ce projet, Ultramar disposerait de ressources maritimes et portuaires dont il ne dispose pas actuellement pour le transport par navire autre que celui vers Montréal-Est. Ainsi, par exemple, le quai intérieur d'Ultramar devrait permettre, sans requérir d'aménagements nouveaux, le chargement à quai annuellement d'environ 83 navires en mesure de desservir divers points moyennement éloignés de Lévis sur le Saint-Laurent et le Saguenay en plus de ceux déjà consacrés à de telles destinations. Le développement effectif de ces possibilités serait de grand intérêt du point de vue environnemental. Il s'ajouterait à un certain nombre d'avantages que l'environnement retirerait du recours à un pipeline pour le transport vers Montréal en autant que les prises en compte mentionnées pour ce projet soient considérées par le promoteur.

R 14a Nous demandons à la Commission de bien vouloir vérifier si, effectivement, la mise en place d'un pipeline entre Lévis et Montréal va offrir, en matière de ressources maritimes et portuaires, des possibilités concrètes d'un plus grand transport des produits d'Ultramar par navire vers d'autres destinations et, si possible, d'évaluer l'ampleur de ces possibilités.

R 14b Nous recommandons que, si des possibilités d'une ampleur suffisante d'un plus grand transport des produits d'Ultramar par navire vers d'autres destinations se vérifient, Ultramar se donne comme une de ses priorités de mettre ces possibilités en œuvre, notamment pour de l'approvisionnement par navire du Bas-Saint-Laurent, du Saguenay et de la Côte-Nord.

On peut également considérer que les ressources maritimes et portuaires rendues disponibles par la fin de leur utilisation pour le transport des produits pétroliers d'Ultramar vers Montréal pourraient être utilisées à diverses fins non évoquées jusqu'ici. Il pourrait s'agir du transport vers Montréal de produits liés aux opérations d'Ultramar qu'il n'est pas possible ou profitable de transporter par pipeline ou de produits ayant une autre destination et qui ne sont pas déjà transportés actuellement par navire. Ultramar pourrait sans doute aussi offrir l'utilisation de ces ressources à d'autres transporteurs pour le transport de marchandises qui auraient avantage, du point de vue environnemental notamment, à être transportées par navire, apportant ainsi une contribution significative au développement du transport maritime de courte distance ou cabotage sur le Saint-Laurent.

R 14c Nous recommandons qu'Ultramar envisage l'utilisation des ressources maritimes et portuaires qui seraient libérées par le recours au pipeline projeté pour le transport par navire, soit de produits qu'elle ne peut transporter vers Montréal par pipeline ou qu'elle ne transporte pas actuellement par navire, soit pour le transport, par d'autres transporteurs, de marchandises susceptibles de bénéficier des possibilités offertes par le Saint-Laurent en matière de transport maritime sur courte distance ou cabotage.

CONCLUSION

En conclusion, Les Amis de la vallée du Saint-Laurent considèrent que le projet Pipeline Saint-Laurent d'Ultramar apporterait une amélioration importante, du point de vue de l'environnement, au transport des produits pétroliers de cette compagnie tel qu'en cours actuellement.

Compte tenu de l'importance du territoire sur lequel il se réaliserait, le projet aurait cependant inévitablement des impacts environnementaux nombreux et significatifs. La traversée de 236 cours d'eau a retenu particulièrement notre attention. Nos observations et nos recommandations à ce sujet visent plusieurs objectifs :

- Éviter les impacts environnementaux sur les cours d'eau et, à défaut, les atténuer le plus possible;
- Atténuer les cumuls d'effets environnementaux sur les réseaux hydrographiques auxquels les cours d'eau appartiennent;
- Compenser de façon pertinente et équitable les effets environnementaux non entièrement annulés;
- Associer les instances et les expertises des milieux traversés au repérage et à la compréhension des impacts possibles du projet sur les cours d'eau et leurs réseaux hydrographiques et à l'élaboration et l'adoption des mesures de compensation.

Tous objectifs qui, selon nous, sont indissociables, de même que les recommandations que nous avons énoncées en vue de leur atteinte.

Nous avons aussi considéré les disponibilités nouvelles qui résulteraient du projet auprès d'Ultramar en matière de ressources maritimes et portuaires. Le transport maritime étant, après le pipeline, le mode de transport le plus avantageux du point de vue de l'environnement, nous avons développé comment ces nouvelles disponibilités pourraient et devraient être utilisées pour le déploiement, sur le Saint-Laurent, d'activités de transport maritime susceptibles d'accroître la place relative de ce mode de transport dans le transport de produits pétroliers.

S'il se réalise avec les perspectives et les propositions développées dans ce mémoire, le projet méritera son nom de Pipeline Saint-Laurent.

Le 12 avril 2007

Le conseil d'administration
Les Amis de la vallée du Saint-Laurent

Annexe : Les recommandations



MÉMOIRE
sur
le Projet PIPELINE SAINT-LAURENT
d'ULTRAMAR Ltée

LES RECOMMANDATIONS

1. Le projet dans sa globalité

- R 1.** Si le projet est autorisé, Ultramar doit en même temps qu'elle mettra le pipeline en exploitation, pousser encore plus loin ce qu'elle a déjà comme politique de mise en marché des produits pétroliers orientée vers une consommation la plus écologique possible de ces produits.

2. 1 La classification des cours d'eau traversés

- R 2** Nous recommandons que les rivières d'importance moyenne soient l'objet d'une classification distincte et fassent l'objet d'un traitement spécifique, plus ou moins poussé selon la nécessité mais analogue à celui consacré aux cours d'eau majeurs.

2. 2 Les modes de traversée

- R 2a** Nous recommandons d'examiner la possibilité de traverser certains cours d'eau par un pont auquel le pipeline serait suspendu et qui serait construit avec un minimum d'impact sur l'environnement physique et visuel.
- R 2b** Nous recommandons que la Commission étudie d'une façon indépendante et approfondie la possibilité que le pipeline projeté suive un tracé lui permettant de profiter d'infrastructures déjà en place pour le franchissement du plus grand nombre possible des cours d'eau qu'il devrait traverser, surtout parmi les plus importants.

2. 3 Le traitement des impacts sur les cours d'eau

- R 3a** Nous recommandons qu'en matière de risque de déversement, d'explosion et d'autres formes d'accident pouvant affecter les cours d'eau à traverser, le promoteur accorde une importance particulière à la cueillette et à la prise en

compte des préoccupations, des connaissances, des analyses et des avis des propriétaires des sites projetés de traversée des cours d'eau et des organismes qui se vouent à leur protection.

R 3b Nous recommandons que le promoteur

- prenne contact avec les conseils de bassin et les groupes environnementaux et autres membres de la collectivité s'occupant de l'un ou l'autre des cours d'eau qu'il projette de traverser;
- qu'ils examinent ensemble les impacts possibles du pipeline sur ce cours d'eau, sur les usages qui en sont faits et sur son bassin versant;
- qu'ils voient ensemble comment atténuer ou compenser ces impacts s'il s'en présente et conviennent des mesures à prendre à cet effet.

R 3c Nous recommandons également que les programmes de compensation que le promoteur serait amené à proposer ou à accepter soient dotés d'enveloppes budgétaires adéquates et correspondant au niveau des investissements du projet et aux avantages économiques et opérationnels qui vont résulter, pour le promoteur, de sa mise en œuvre.

2. 4 La démarche de compensation

R 4 Nous recommandons que, dès que les cours d'eau appelés à subir des impacts non entièrement atténués seront connus, le promoteur prenne l'initiative de lancer dans les collectivités liées à ces cours d'eau un appel public à des propositions de projets de compensation, de manière à ce que l'ensemble des instances et des groupes actifs dans ces collectivités autour de ces cours d'eau soient en mesure d'envisager ce qui pourrait être proposé, selon leurs compétences et leurs préoccupations respectives.

2. 5 Les impacts sur l'intégrité physique des cours d'eau

R 5 Nous recommandons qu'au nom de l'importance en soi de l'intégrité physique du milieu naturel d'abord, au nom ensuite des effets possibles en aval des impacts physiques qui seraient subis par les cours d'eau du fait de leur traversée par le pipeline, ces impacts soient évalués au même titre que les autres quant à leur importance.

2. 6 Les effets sur le Saint-Laurent

R 6 Nous recommandons que les effets sur le fleuve Saint-Laurent des impacts subis par les cours d'eau qui seraient traversés par le projet soient évalués, qu'il soit tenu compte des résultats de cette évaluation pour décider des impacts à éviter ou, au moins, à atténuer dans les travaux de traversée et, si de telles atténuations apparaissent être limités dans leur efficacité, que la porte soit ouverte à des compensations en faveur du Saint-Laurent

2. 7 L'insuffisance de l'approche des effets environnementaux cumulatifs

R 7 Nous recommandons que les effets environnementaux cumulatifs dus à la simultanéité dans le temps et dans l'espace de l'ensemble des impacts environnementaux des opérations particulières répétées au long du parcours du pipeline soient décrits, évalués et traités quant aux mesures qu'ils appellent.

2. 8 Les effets environnementaux cumulatifs sur les réseaux hydrographiques

R 8 Nous recommandons que soient considérés les effets environnementaux cumulatifs qui résulteraient de l'ensemble des impacts subis par les cours d'eau traversés pour les réseaux hydrographiques auxquels ils appartiennent et que des mesures d'atténuation et de compensation soient prévues pour ces effets.

2. 9 La réponse aux effets environnementaux cumulatifs sur les réseaux hydrographiques

R 9 Nous recommandons que le promoteur prenne l'initiative de lancer dans les collectivités liées aux réseaux hydrographiques auxquels appartiennent les cours d'eau qui seraient traversés un appel public à des propositions de projets de compensation pour les impacts cumulatifs subis par ces réseaux et non entièrement atténués.

3. 1 Le recours au transport maritime

R 10 Nous recommandons qu'Ultramar recoure au transport maritime partout où le transport par pipeline n'est pas possible et où le transport maritime est possible.

R 11 Nous recommandons qu'advenant la réalisation du projet de pipeline Lévis – Montréal, Ultramar utilise les ressources maritimes et les installations portuaires rendues disponibles, pour desservir d'autres régions par navire.

La desserte du Saguenay

R 12a Nous recommandons à la Commission que, si elle émet un avis favorable à la réalisation du projet, elle l'accompagne d'une recommandation au gouvernement du Québec à l'effet qu'il favorise le plus possible la mise en place au port de Saguenay des conditions facilitant l'acheminement par navire des produits pétroliers nécessaires à la région.

R 12b Nous recommandons qu'Ultramar tire parti de la présence, à Saguenay, d'un terminal lui appartenant pour y acheminer ses produits par navire le plus tôt possible.

La desserte des autres régions

R 13 Nous recommandons que, si le projet de pipeline est autorisé, Ultramar investisse les clientèles possibles dans le Bas-Saint-Laurent et sur la Côte-Nord

pour de l'acheminement de produits pétroliers par navire et qu'elle envisage d'utiliser à cette fin les ressources maritimes et les installations portuaires rendues disponibles à Lévis.

Les ressources maritimes et portuaires

- R 14a** Nous demandons à la Commission de bien vouloir vérifier si, effectivement, la mise en place d'un pipeline entre Lévis et Montréal va offrir, en matière de ressources maritimes et portuaires, des possibilités concrètes d'un plus grand transport des produits d'Ultramar par navire vers d'autres destinations et, si possible, d'évaluer l'ampleur de ces possibilités.
- R 14b** Nous recommandons que, si des possibilités d'une ampleur suffisante d'un plus grand transport des produits d'Ultramar par navire vers d'autres destinations se vérifient, Ultramar se donne comme une de ses priorités de mettre ces possibilités en œuvre, notamment pour de l'approvisionnement par navire du Bas-Saint-Laurent, du Saguenay et de la Côte-Nord.
- R 14c** Nous recommandons qu'Ultramar envisage l'utilisation des ressources maritimes et portuaires qui seraient libérées par le recours au pipeline projeté pour le transport par navire, soit de produits qu'elle ne peut transporter vers Montréal par pipeline ou qu'elle ne transporte pas actuellement par navire, soit pour le transport, par d'autres transporteurs, de marchandises susceptibles de bénéficier des possibilités offertes par le Saint-Laurent en matière de transport maritime sur courte distance ou cabotage.