

Pipeline Saint-Laurent

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

**Fédération des chambres de commerce du Québec
Chambre de commerce et d'industrie de Drummond,
Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud
Chambre de commerce et d'industrie Les Maskoutains,
Chambre de commerce et d'industrie des Bois-Francs
Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de
Montréal**

Avril 2007

1. Qui sommes-nous ?

La Fédération des Chambres du commerce du Québec regroupe 170 chambres régionales et locales présentes et actives dans toutes les régions du Québec. Notre organisation regroupe 55 000 membres, dont la grande majorité sont propriétaires ou gestionnaires d'entreprises privées. La Fédération rejoint 2 000 entreprises qui ont 720 000 personnes à leur emploi.

Notre rôle d'intermédiaire crédible entre les besoins des entreprises et la volonté du gouvernement de répondre à ces besoins tire son origine d'une vision économique du développement québécois qui s'articule autour de neuf axes prioritaires : l'entrepreneuriat, la création de richesse, la productivité, la qualification de la main-d'œuvre, l'exploitation de notre potentiel énergétique, la relève et la pérennité des entreprises, la transformation de l'appareil d'État, l'innovation et l'attrait des investissements étrangers et des partenariats commerciaux stratégiques.

Les chambres de commerce et d'industrie de Drummond, de la Rive-Sud (Montérégie), Les Maskoutains, de l'Est de l'île de Montréal et des Bois-Francs, signataires de ce mémoire, regroupent, dans leur région ou localité respective, une forte représentation de la communauté d'affaires dans une grande variété de secteurs d'activités économiques. La Chambre de commerce de Lévis et la Chambre de commerce régionale de Chaudière-Appalaches présenteront un mémoire distinct et complémentaire.

2. Pourquoi intervenons-nous ?

D'entrée de jeu, la Fédération des chambres de commerce du Québec et les chambres signataires saluent respectueusement le travail du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Elles souscrivent à la volonté de nombreux organismes et particuliers d'exprimer leurs points de vue, leur accord, leurs attentes ou leurs inquiétudes sur des projets qui les intéressent ou qui sont susceptibles de les affecter. La Fédération et les chambres expriment avant tout ici des préoccupations économiques tout en appuyant fortement la diminution des risques liés au transport des produits pétroliers, principalement en milieu urbain.

Nous avons décidé de présenter un mémoire à l'occasion des audiences publiques du BAPE sur le projet Pipeline Saint-Laurent pour cinq raisons principales :

- Parce que le pipeline s'inscrit dans la consolidation et même dans le développement d'une partie significative de l'industrie québécoise du raffinage du pétrole, un secteur industriel important pour le Québec ;
- Parce que le pipeline contribuera à sécuriser notre approvisionnement en produits pétroliers finis dont nous avons un besoin constant et qui représente un intrant indispensable à la quasi-totalité des activités économiques ;

- Parce qu'au cours de la prochaine année, le projet de pipeline générera d'importantes retombées économiques, en particulier dans le secteur de la construction, au moment même où cette industrie doit faire face à un ralentissement dans le secteur de la construction domiciliaire ;
- Parce que le promoteur Ultramar a déployé des efforts significatifs afin d'expliquer le projet, de minimiser les impacts de la réalisation du projet sur l'environnement et sur les activités des personnes vivant à proximité du tracé et qu'elle a associé les représentants de ces personnes aux principales étapes de préparation et de réalisation du projet et continue de le faire;
- Parce que la Fédération agit de concert avec les chambres de commerce locales et régionales directement concernées par le projet, chambres qui ont convenu de l'importance de faire valoir leur point de vue auprès du BAPE.

3. Appuyer le secteur économique du raffinage des produits pétroliers

En 2007, il n'y a que trois raffineries de pétrole au Québec :

- Ultramar à St-Romuald, qui a une capacité de production de 215 000 barils par jour, production qui sera portée à 265 000 barils par jour;
- Pétro-Canada, à Montréal Est, dont la capacité est de 124 000 barils par jour ;
- Shell, à Montréal-Est, a une capacité de production de 130 000 barils par jour.

Il est important de rappeler que dans les années 1980, quatre raffineries de pétrole ont été fermées au Québec : Gulf en 1985 (77 000 bpj), BP en 1983 (71 000 bpj), Texaco en 1982 (75 000 bpj) et Esso en 1983 (106 000 bpj). Cette perte de capacité de raffinage s'ajoute à celle résultant de la fermeture de trois raffineries en Ontario (perte de 203 000 bpj). L'Ontario et le Québec constituent un marché intégré pour les produits raffinés du pétrole.

En 2005, la valeur de la production de l'industrie du raffinage des produits pétroliers a atteint plus de 12 milliards \$ au Québec. On estime que cette activité a généré quelque 1 500 emplois directs et environ 5 000 emplois indirects. Les emplois directs, particulièrement, sont des emplois de qualité, faisant appel à des compétences variées et de haut niveau.

Au moment où le secteur manufacturier canadien et québécois traverse une crise majeure, ce qui se traduit au Québec par une perte de 120 000 emplois depuis l'automne 2002, il est essentiel de préserver les emplois et la création de richesse dans des secteurs industriels et technologiques qui peuvent soutenir la concurrence internationale. Le Québec a la capacité de transformer le pétrole brut en produits pétroliers légers ; il faut chercher à assurer la pérennité de cette activité industrielle importante. Nous n'avons tout simplement pas les moyens de nous priver de cette contribution à l'économie du Québec.

Certes, le pipeline Saint-Laurent n'est pas absolument indispensable à la poursuite des activités de raffinage d'Ultramar. Mais en sécurisant nettement le transport des produits raffinés vers les grands centres de consommation, le pipeline améliore l'environnement de production et les conditions d'affaires de l'entreprise. De plus, en réalisant un investissement de 232 M \$ dans la construction d'un pipeline, Ultramar réaffirme sa volonté de poursuivre et même d'intensifier ses activités de raffinage au Québec. La perspective de conditions de transport améliorées pour les produits raffinés, que permet d'entrevoir le projet de pipeline Saint-Laurent, créera un contexte encore plus favorable à l'accroissement de la capacité de production qu'Ultramar va effectuer à sa raffinerie de Lévis, la faisant passer de 215 000 à 265 000 barils par jour.

En tant que représentant de la communauté d'affaires du Québec, la Fédération des chambres de commerce du Québec salue donc ces investissements d'Ultramar qui assurent la poursuite et le développement d'une importante activité économique au Québec.

4. La sécurité des approvisionnements

4.1 L'approvisionnement en pétrole brut

Comme on le sait, le Québec ne produit pas de pétrole sur une base commerciale. Il est donc entièrement dépendant des importations. Cependant, grâce à la voie navigable du Saint-Laurent (et au pipeline qui relie Portland à Montréal-Est), le Québec s'approvisionne en pétrole brut et en produits raffinés de plusieurs sources, ce qui le rend moins vulnérable en cas de crise politique ou de catastrophe naturelle dans une région du monde.

Approvisionnement du Québec en pétrole brut (2005) ¹

Région	Volume (millions de litres)	%
Pays OPEP	7 421	29,7 %
Mer du Nord	11 628	46,6 %
Mexique	2 065	8,3 %
Canada	2 126	8,5 %
Autres	1 706	6,8 %
Total	24 946	100 %

Mais les conditions de navigation et le transport par train posent diverses difficultés, surtout durant l'hiver, au moment même où nos besoins en produits pétroliers raffinés sont les plus élevés. Notre sécurité au plan énergétique est donc liée pour une bonne part à la fiabilité des moyens de transport des produits transformés et à la capacité de ces moyens de transport d'approvisionner les consommateurs de manière continue.

¹ Source : Statistique Canada

4.2 La demande de produits raffinés

Le tableau ci-contre présente les besoins en principaux produits pétroliers au Québec et en Ontario pour l'année 2006.

Demande des principaux produits pétroliers raffinés (millions de litres)²

Produit pétrolier	Essence	Carburant pour avion	Huile chauffage	Diesel
Québec	8 504	16,6	1 556	4 258
Ontario	15 715	17,3	1 102	6 987

La consommation de produits pétroliers fluctue somme toute assez peu d'une année à l'autre comme le montre le tableau ci-contre. C'est particulièrement vrai pour l'essence qui est le produit le plus utilisé.

Variation annuelle (%) de la demande québécoise pour les principaux produits pétroliers raffinés

Produit pétrolier	Essence	Carburant Pour avion	Huile à chauffage	Diesel
2001 vs 2000	1,07 %	-0,6 %	-1,8 %	-8,2 %
2002 vs 2001	3,24 %	-4,2 %	2,9 %	1,5 %
2003 vs 2002	2,87 %	-9,3 %	9,5 %	8,6 %
2004 vs 2003	0,97 %	4,2 %	-0,6 %	5,9 %
2005 vs 2004	-0,65 %	-8,6 %	-14,5 %	-0,1 %
2006 vs 2005	-1,1 %	1,8 %	-6,6 %	4,5 %

On peut probablement anticiper une légère diminution de la demande de produits pétroliers raffinés au cours des prochaines années, compte tenu des préoccupations grandissantes à l'égard des gaz à effet de serre et de la disponibilité prochaine d'une certaine quantité de carburants de substitution (biocarburants). Mais même selon les scénarios les plus optimistes du point de vue environnemental, cette réduction demeurera somme toute marginale et nous aurons encore besoin de plusieurs milliards de litres d'essence et d'autres combustibles chaque année, et ce, sur une base constante.

Il importe donc de rassembler les conditions qui permettent d'offrir le maximum de garantie que ces produits pétroliers seront disponibles lorsque les particuliers, les institutions, les services publics et les entreprises en auront besoin.

À l'occasion de l'ouragan Katrina, en 2005, on a pu avoir une idée des conséquences d'une rupture, même temporaire, des stocks de produits pétroliers raffinés. Les raffineries du Golfe du Mexique ont alors dû cesser leur production pendant plusieurs jours et on a assisté très rapidement à de sévères pénuries d'essence, particulièrement dans l'Est des États-Unis, qui ont conduit, non seulement

² Source : Ressources Naturelles Canada. Vue générale de l'industrie pétrolière au Canada

à une flambée des prix, mais à un ralentissement de l'activité économique dans plusieurs états américains pendant près de deux semaines. L'économie du Québec, à l'instar de toutes les économies développées, est fortement dépendante des produits pétroliers et toute interruption ou menace de pénurie de ces produits provoque des réactions considérables.

4.3 La capacité de raffinage

Afin de répondre à la demande, les raffineries du Québec et de l'Ontario ont respectivement une capacité de production de 469 000 b/j et de 384 000 b/j en 2007³. On estime qu'il y a un écart de 100 000 b/j entre la demande sur les marchés québécois et ontarien en produits pétroliers raffinés et la capacité actuelle de production des raffineries dans les deux provinces. Ce manque à gagner doit être comblé par des importations de produits raffinés qui sont par la suite transportés par navire (près de 6 milliards de litres sur une base annuelle).

D'ailleurs, la situation d'autosuffisance s'est nettement détériorée au cours des quelque 25 dernières années, compte tenu de la fermeture de plusieurs raffineries.

Capacité de raffinage Québec-Ontario, 1980-2007 (barils par jour)⁴

	1980	2007
Québec	642 000	469 000
Ontario	595 000	384 000

Dans la foulée de la construction du pipeline Saint-Laurent, Ultramar va contribuer à réduire d'environ 40 % les importations de produits raffinés légers sur le marché Québec-Ontario puisque la raffinerie de Saint-Romuald va accroître sa production de 215 000 à 265 000 bpj. Chaque pas qui est franchi dans le sens d'une augmentation du degré d'autosuffisance contribue à sécuriser davantage la disponibilité de produits pétroliers raffinés au Québec. Ces décisions méritent d'être appuyées parce que nous avons absolument besoin de ces produits.

4.4 Le transport des produits raffinés

Personne ne contestera que l'acheminement de gaz et de pétrole brut ou raffiné par pipeline constitue le moyen le plus efficace, le plus sécuritaire et le moins dommageable pour l'environnement.

Dans le corridor Lévis-Montréal Est, Ultramar transporte actuellement par train et par navire 50 000 barils de produits pétroliers raffinés par jour (près de 8 millions de litres). Cela nécessite deux trains-blocs formant des convois de 68 wagons-citernes qui font chacun quatre fois par semaine l'aller-retour Lévis-Montréal-Est. Ces trains traversent des zones urbaines importantes, notamment à Drummondville et Saint-Hyacinthe, ce qui n'est pas sans inconvénient et sans risque. De plus, des navires

³ Source : Ressources Naturelles Canada. Vue générale de l'industrie pétrolière au Canada

⁴ Ibid

effectuent entre 70 et 85 transports de produits raffinés entre ces deux villes chaque année⁵. Tout ce trafic sera éliminé avec le pipeline.

À Drummondville particulièrement, les voies ferrées sur lesquelles circulent ces produits sont situées au centre-ville, à moins d'un kilomètre d'un hôpital, d'un centre hospitalier de soins de longue durée, de résidences pour personnes âgées, d'écoles, d'usines et de développements domiciliaires. La perspective d'éliminer ce trafic ferroviaire et les risques qui y sont attachés sourit à la Chambre de commerce et d'industrie de Drummond qui regroupe plus de 1 100 membres. On se réjouit également du choix du tracé pour le pipeline qui se situe, pour une bonne part, en dehors des zones d'habitation.

Tout en saluant l'aspect économique du projet, la Chambre de commerce et de l'industrie de l'Est de l'île de Montréal considère que le pipeline améliore nettement la sécurité des résidents de cet arrondissement. De nombreuses personnes vivent en effet à proximité du terminal où arrivent les produits pétroliers raffinés. Le remplacement de ce mode de transport par un pipeline élimine un risque associé au transport par navire. De plus, la diminution importante du transport par train qui suivra l'entrée en opération du pipeline améliorera nettement la circulation routière dans l'Est de Montréal, sur le boulevard Marien en particulier. Actuellement, le passage des trains blocs crée des attentes de plusieurs minutes pour les automobiles, les camions et les véhicules d'urgence.

5. Les retombées économiques de la construction du pipeline

L'Institut de la statistique du Québec a développé un modèle pour estimer les retombées économiques directes et indirectes d'un projet. Selon ce modèle, la construction du pipeline se traduit par des retombées de 138,6 M \$.

Durant la phase de construction, qui durera plus d'un an, 1 624 personnes travailleront à ce chantier et toucheront des salaires de l'ordre de 70 M \$. Comme ces travaux vont se dérouler dans plusieurs régions, les entrepreneurs et les travailleurs locaux seront les grands bénéficiaires de ce chantier. Ce projet se réalisera justement au moment où le Québec fait face à un certain ralentissement dans la construction résidentielle.

Les retombées fiscales du projet, en impôts et taxes, s'élèvent à plus de 6 M \$ pour le gouvernement fédéral et à plus de 9 M \$ pour le gouvernement du Québec.

Une fois les travaux de construction terminés, l'exploitation du pipeline occasionnera des dépenses annuelles de 5,9 M \$. Quelque 13 employés permanents y travailleront. Les municipalités et les commissions scolaires percevront des taxes pour un montant de 2,2 M \$ par année.

6. L'attitude responsable du promoteur

⁵ En plus des bateaux qui transportent les produits raffinés importés de l'extérieur du Canada. Le volume de ces importations sera réduit d'au moins 40 %.

En décembre dernier, la Fédération des chambres de commerce a pris publiquement position en faveur de la création d'une Agence d'analyse économique qui aurait pour mandat d'apporter un éclairage sur les aspects de nature économique dans les débats qui ont cours en marge de la réalisation de grands projets de développement ou de la remise en cause de certaines activités industrielles. Cette agence jouerait, dans le cadre d'un débat public qui doit se faire, un rôle complémentaire à celui du BAPE et de la Direction de la Santé publique.

À cette occasion, la Fédération a également insisté sur l'importance, pour les promoteurs, de mieux expliquer leur projet et de chercher activement à concilier dans toute la mesure du possible leurs besoins avec les principales préoccupations des personnes et des organismes qui ont des appréhensions ou autres intérêts à l'égard du projet. La FCCQ est en effet consciente que le Québec est une société moderne et démocratique et que la réalisation des projets d'envergure doit aussi respecter les impératifs démocratiques. Il nous apparaît donc essentiel que l'entreprise ou l'investisseur porteur d'un grand projet doit non seulement réaliser l'étude d'impact environnemental requise mais aussi entretenir un dialogue franc et transparent avec les organismes et les personnes les plus directement touchés.

Autant nous croyons que le Québec a impérativement besoin de réaliser des projets créateurs de richesse et d'emplois, autant nous demeurons convaincus que les promoteurs doivent déployer des efforts accrus afin de rallier une partie importante des populations touchées au bien-fondé du projet, une fois considérés avec le maximum de rigueur les avantages et les inconvénients. Évidemment, en ce monde de grande diversité, il n'est pas toujours possible de faire l'unanimité, mais le dialogue entretenu avec la population est de nature à réduire les oppositions et à faciliter la réalisation des projets dans un contexte de relative sérénité.

La Fédération des chambres de commerce du Québec et les chambres signataires sont heureuses de constater que le promoteur Ultramar, durant toute la phase de planification du projet Pipeline St-Laurent, a pris en compte cette préoccupation de bien faire comprendre la nature du projet, d'en limiter l'impact sur l'environnement et sur les personnes et de chercher des modes adéquats d'atténuation des impacts inévitables et de compensation des personnes affectées. Nous laisserons bien entendu le soin au promoteur de faire état de l'ensemble des actions posées à ce chapitre. Pour notre part, nous retenons trois éléments qui nous apparaissent particulièrement révélateurs de la transparence dont devraient faire preuve les initiateurs des grands projets de développement économique :

- Sachant que le pipeline projeté passera sur la propriété de nombreux producteurs agricoles et propriétaires de boisés privés, membres de l'Union des producteurs agricoles, le promoteur a activement cherché à conclure avec l'UPA un cadre balisant les négociations avec les propriétaires : régime de compensations, gestion de l'emprise, mesures d'atténuation et documents juridiques types. Bien sûr, Ultramar devra négocier avec chacun des propriétaires, parce que chaque situation est unique, mais l'entente cadre conclue avec l'UPA est de nature à rassurer les producteurs et à circonscrire les négociations à l'intérieur de paramètres établis avec un organisme qui les représente et défend leurs intérêts.

- Une attention particulière a été portée aux zones sensibles, tant au plan de l'environnement, que de la densité de population ou du patrimoine biologique et architectural. La prise en compte de ces « sensibilités » a conduit le promoteur à examiner 24 variantes dans l'analyse du trajet et de considérer 550 km de trajet pour un pipeline qui aura une longueur de 240 km. Le choix de tracé ne fait pas partout l'unanimité ; nous présumons que si des solutions réalistes sont proposées au cours de ces audiences en faveur de changements dans certaines sections du tracé, le promoteur en tiendra compte. Mais la Fédération et les chambres reconnaissent que des efforts sérieux ont été déployés afin de choisir le tracé qui crée le moins d'inconvénients.
- Le promoteur s'est rendu disponible pour la tenue de nombreuses séances d'information à l'intention des personnes et des organismes intéressés par le projet. De plus, il préconise la mise en place de comités de liaison entre Ultramar et les représentants des propriétaires de terrains, les municipalités et les organismes intéressés et ce, durant toute la phase de construction et d'exploitation du pipeline.

7. Une action concertée avec les chambres locales

La Fédération des chambres de commerce et les chambres locales ou régionales ont cherché à faire valoir ici l'importance que revêt le pipeline Saint-Laurent pour l'économie du Québec et elles ont exprimé à l'occasion des considérations plus locales qui intéressent les milieux d'affaires de ces régions et leurs communautés. La Fédération agit de concert avec ces chambres locales et les points de vue qu'elles expriment sont convergents et complémentaires.

8. Conclusion

La construction d'un pipeline de 240 km de long cause bien entendu certains inconvénients aux personnes qui vivent le long du tracé retenu. Il s'agit, nous semble-t-il, de désagréments passagers que le promoteur a voulu minimiser le plus possible. Mais ces perturbations très passagères permettront pendant des décennies d'acheminer de la manière la plus sécuritaire qui soit des produits pétroliers dont nous avons un besoin impératif pour longtemps. Le pipeline sécurisera considérablement notre approvisionnement en produits pétroliers raffinés tout en préservant au Québec une activité de raffinage de classe mondiale. Enfin, le projet générera des retombées économiques immédiatement perceptibles par plus de 1 600 travailleurs de la construction dans plusieurs régions du Québec.

La Fédération des chambres de commerce du Québec et les chambres signataires donnent donc leur appui au projet Pipeline Saint-Laurent et elles sont confiantes que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement en recommandera la réalisation.

