

**MÉMOIRE AU BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES SUR  
L'ENVIRONNEMENT**

**PRÉSENTÉ PAR LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC**

**MONTRÉAL, LE 13 MARS 2006**

**TITRE DU PROJET : Construction de réservoirs additionnels d'entreposage de produits liquides à Montréal-Est par la Compagnie CANTERM Terminaux Inc**

## **PRÉSENTATION DE LA COMPAGNIE OLCO**

Le Groupe Pétrolier Olco Inc. est une Compagnie privée canadienne dont le Siège Social est localisé à Montréal-Est depuis plusieurs décennies. Olco est le plus grand distributeur indépendant de produits pétroliers dans l'est du Canada. La Compagnie est engagée dans la distribution en gros et au détail de plus de 1,5 Milliard de litres (10 Millions de barils) de produits pétroliers divers aux institutions gouvernementales, écoles et hôpitaux, Commissions de transport et à une gamme d'entreprises au Québec et en Ontario. Elle approvisionne aussi un réseau de plus de 350 stations-service localisées au Québec, en Ontario et dans les provinces Maritimes.

Olco est également l'actionnaire principal de CANTERM Terminaux Canadiens Inc. constituée en l'an 2000 afin de détenir et gérer des terminaux marins et terrestres à Montréal et Québec sur des terrains occupés par Olco et ses prédécesseurs, depuis des décennies, notamment, dans l'Est de Montréal

## **INTÉRÊT DE OLCO POUR CE PROJET**

Olco est un distributeur indépendant de produits pétroliers dans ce sens qu'elle n'appartient à aucune société majeure intégrée d'exploration, de raffinage et de distribution. Elle ne fait que commercialiser la vente de produits finis qu'elle achète des producteurs majeurs canadiens et étrangers. A ce titre elle est membre de l'Association québécoise des distributeurs indépendants de pétrole (AQUIP) et de la CIPMA (Canadian Independent Product Marketers Association) son pendant canadien.

Dans le cours de ses opérations, un volume important de produits est importé de l'étranger et entreposé chez CANTERM dans ses terminaux de Québec et de Montréal

L'importation est une activité importante et grandissante, à la fois parce que la demande de produits pétroliers ne cesse de croître au Québec mais aussi en Ontario et dans le Nord-est des Etats-Unis et que d'un point de vue de compétitivité il y a lieu pour Olco de tirer partie de sa capacité d'entreposage pour bénéficier des termes plus avantageux que peut lui procurer pendant certaines périodes, l'importation de produits par rapport aux prix des produits raffinés canadiens.

Indirectement, cette opportunité profite à l'ensemble des consommateurs du Québec. L'ouverture sur le marché international par des Compagnies indépendantes comme Olco permet d'assurer une saine concurrence sur le marché canadien. N'oublions pas que dans ce marché les compagnies de distribution sont concurrencées par les mêmes compagnies qui assurent leur approvisionnement domestique et que cet approvisionnement est surtout effectué par de grandes sociétés dont la plupart sont d'origine étrangère

Or cette concurrence n'est possible que s'il existe un marché vigoureux de distribution indépendante et si les Compagnies indépendantes possèdent une capacité d'importation et des installations suffisantes pour recevoir et entreposer dans des conditions sécuritaires des produits pétroliers reçus de l'étranger. Or CANTERM offre cette opportunité

Il en va de même pour assurer la sécurité des approvisionnements pétroliers du Québec. Le pétrole comble plus de 40% des besoins énergétiques du Québec et le secteur du transport à lui seul en représente plus des deux-tiers. La sécurité des approvisionnements implique l'existence d'un secteur de distribution indépendante et

des terminaux marins qui assurent une infrastructure de réception, d'entreposage et de distribution en cas de crise majeure d'approvisionnement domestique.

De plus les conditions du marché québécois connaissent des transformations majeures au cours des dernières années qui se poursuivront autant que nous pouvons le prédire. Les exigences nouvelles de lutte contre les pluies acides ou contre les GES ont créé les conditions d'une demande différenciée qui elle-même implique des conditions de stockage et de distribution spécifiques. Non seulement la demande sera-t-elle différenciée, par exemple, entre les diesels à teneurs en soufre de 15ppm, de 500ppm et de 5000ppm, mais les conditions d'entreposage le seront aussi. De ce point de vue, ces nouveaux produits créeront des exigences nouvelles dans les procédures et méthodes d'entreposage en plus de la nécessité d'opérer une ségrégation beaucoup plus grande entre les différents produits. Là où un réservoir était suffisant, il en faudra deux ou trois. Ce sera également le cas pour le biodiesel ou pour les différents mélanges d'éthanol/essence.

En notre qualité d'actionnaire principal de CANTERM nous avons donc donné le feu vert à ce projet étant conscient de la croissance et des nécessités futures du marché pétrolier intégré du Québec et de l'Ontario.

Il est donc évident que l'introduction obligatoire de l'éthanol dans l'essence vendue dans la Province de l'Ontario à compter du 1<sup>er</sup> Janvier 2007 va obliger Olco à commercialiser l'éthanol ou à vendre des mélanges éthanol/essence pour se conformer à la Loi ontarienne . D'où la nécessité pour CANTERM de construire des réservoirs qui serviront à cette fin d'autant plus que les mélanges essence/éthanol peuvent être requis à divers niveau de concentration selon les marchés desservis.

## **CONTRIBUTION AU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

La nécessité de pourvoir le marché canadien et québécois de produits plus acceptables d'un point de vue environnemental au cours des vingt dernières années, l'élimination du plomb dans l'essence, la réduction significative du niveau de soufre dans l'essence et, maintenant, dans le diesel visent essentiellement à améliorer la qualité de l'air et apporter ainsi une contribution à l'environnement dans une optique de développement durable.

Ces changements impliquent de sérieux efforts d'adaptation de la part de l'industrie et des investissements très lourds au niveau des équipements de production qui ont conduit dans certains cas même à la fermeture de raffineries. Ces changements dictés par des considérations environnementales ont forcé le recours au marché international

pour suppléer aux besoins domestiques manquants. Ils posent aussi des problèmes de logistique pour les distributeurs et dans le cas de CANTERM, pour la réception et l'entreposage de produits qui, dans certains cas, doivent être spécifiquement ségrégués dans des réservoirs distincts pour assurer l'intégrité des produits.

L'introduction au cours des prochains mois sur une large échelle des essence/éthanol soulève aussi des problèmes d'approvisionnement et d'entreposage compte tenu des volumes importants qui sont en cause et du peu de capacité de production locale. 5% d'éthanol dans l'essence pour approvisionner les besoins du Québec et de l'Ontario à titre d'exemple supposerait un approvisionnement annuel de plus de 1 milliard de litres d'éthanol pur alors que la production canadienne n'en représente qu'une petite fraction et que celle du Québec est pour l'instant inexistante. Il faudrait par conséquent compter sur l'importation.

Enfin, CANTERM participe depuis plusieurs mois à l'effort national de définition d'un plan de commercialisation du biodiesel, première étape de l'introduction des carburants biodiesel suite aux expériences récentes de projets comme BIOBUS de la Commission de transport de Montréal et du projet BIOMER qui en ont démontré la facilité avec laquelle les moteurs s'adaptent à ce bio carburant ainsi que ses avantages du point de vue de l'environnement

## **RELATIONS AVEC LA COMMUNAUTÉ**

CANTERM occupe des espaces qu'elle détient à titre de propriétaire ou de locataire/occupant, en ce qui concerne la Section 94 du Port de Montréal, acquis de OLCO au début de l'an 2000. Ces terrains ont été utilisés pour des activités industrielles depuis plusieurs décennies. A des fins pétrolières, le premier bail entre la Compagnie BP et la Commission des Ports Nationaux (aujourd'hui, l'Administration Portuaire de Montréal) remonte à 1959. Au début des années '90, une grande partie des terrains lui appartenant dont celui de K-2 par exemple, comportaient d'importantes installations pétrolières dont notamment des réservoirs pétroliers qui ont été démantelés par la suite.

Le projet proposé par CANTERM reconstitue, en partie, le parc de réservoirs précédent au terminal K-2 et introduit d'importantes modifications au projet initial pour répondre aux attentes et aux préoccupations des citoyens dans la zone attenante à ses installations : modification à la configuration initiale et à la localisation des produits; réduction du nombre de réservoirs et des capacités additionnelles proposées; construction d'un talus paysagé d'une hauteur moyenne de 10m afin d'isoler ses opérations de la zone résidentielle, former un écran de sécurité et réduire le bruit et la poussière.

Outre l'approbation des autorités réglementaires, la construction de ce talus sera effectué en consultation avec les citoyens dans le cadre d'un Comité de liaison qui sera constitué aux fins d'associer la Communauté à ce projet et établir un dialogue sur une base continue. A cette fin, CANTERM vient de recruter un cadre permanent pour assurer cette liaison et ce dialogue sur une base régulière, notamment quant à la mise en oeuvre de son plan de mesures d'urgence.

## **POSITION DE OLCO**

En tant qu'actionnaire de CANTERM, OLCO recommande vivement la réalisation du projet de CANTERM avec ses ajustements.

Nous croyons que ce projet est important d'un point de vue économique et d'un point de vue environnemental. Il se situe dans la nouvelle dynamique de la zone industrielle de l'Est de Montréal et des transformations qui s'opèrent dans l'industrie pétrolière pour répondre aux nouvelles exigences environnementales. C'est un virage que Montréal et le Québec tout entier ne peut se permettre de rater.