



**Société de développement économique
Rivière-des-Prairies • Pointe-aux-Trembles • Montréal-Est**



MÉMOIRE

PRÉSENTÉ AU BAPE DANS LE CADRE DU

**PROJET DE CONSTRUCTION PAR ULTRAMAR
D'UN PIPELINE SOUTERRAIN ENTRE LÉVIS ET MONTRÉAL-EST
(PIPELINE SAINT-LAURENT)**

PAR

**JEAN GAUTHIER
DIRECTEUR GÉNÉRAL
DE LA
SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
RIVIÈRE-DES-PRAIRIES • POINTE-AUX-TREMBLES • MONTRÉAL-EST
AVRIL 2007**

**12 900, boulevard Industriel, 2^e étage
Montréal (Québec) H1A 3V2**

**Téléphone : 514 494-2606
Télécopieur : 514 494-3071
Site Internet : www.sodec.qc.ca**



Société de développement économique
Rivière-des-Prairies • Pointe-aux-Trembles • Montréal-Est

PRÉSENTATION DE NOTRE ORGANISME

Opérationnelle depuis 1996, la Société de développement économique Rivière-des-Prairies • Pointe-aux-Trembles • Montréal-Est (SODEC RDP • PAT • ME) est un organisme de développement local, agréé Centre local de développement depuis 2003. Notre Société a pour mission de participer activement au développement et à l'essor économique de Montréal-Est et de l'arrondissement Rivière-des-Prairies • Pointe-aux-Trembles. Elle offre une gamme de services et programmes destinés à stimuler la création d'emplois, favoriser l'entrepreneuriat individuel et collectif et appuyer les démarches d'investissements initiées par les entrepreneurs, et ce, en travaillant de près avec des partenaires financiers importants.

La SODEC RDP • PAT • ME favorise grandement le réseautage des entrepreneurs et intervenants du milieu et a à cœur de développer des projets structurants, viables et innovateurs pour les industries situées dans l'Est de Montréal.

NOS SERVICES VARIÉS

- Aide au démarrage et à la croissance d'entreprises
- Aide à la rédaction du plan d'affaires
- Recherche de financement
- Séances d'information, série d'ateliers, d'activités de perfectionnement et conférences variées
- Programme de Mentorat
- Carrefour Immobilier
- Soutien et coaching en gestion
- Diagnostics d'entreprises
- Service de veille stratégique
- Service de veille stratégique
- Activités de maillage et réseautage
- Documentation – Salle d'entrepreneuriat *Paul-Arthur-Fortin*

NOS GRANDES PRÉOCCUPATIONS

1. Garder un haut niveau économique sur le territoire de Rivière-des-Prairies • Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est ;
2. Renforcer et consolider nos secteurs forts (*voir Palée 2005-2008 ci-joint*) ;
3. Favoriser de nouveaux emplois.



DESCRIPTION DU PROJET DE CONSTRUCTION DU PIPELINE SAINT-LAURENT

Ultramar a annoncé, en février 2005, le projet de construction d'un pipeline souterrain devant relier, fin 2008, une fois toutes les autorisations réglementaires obtenues, sa raffinerie de Lévis à son terminal et centre de distribution de Montréal-Est. Le pipeline aura une longueur approximative de 240 kilomètres, en fonction du tracé final retenu.

Le projet commandera un investissement d'environ 250 \$ millions, créera quelque 2 000 emplois directs et indirects en phase construction, puis 13 emplois permanents une fois en exploitation. Le pipeline transportera exclusivement de l'essence, du diesel, du mazout domestique et du carburéacteur.

La nouvelle conduite, qui aura l'avantage de permettre un ajustement constant du débit en fonction des variations de la demande, remplacera avantageusement le train-bloc transportant les produits raffinés de Lévis à Montréal-Est, au rythme de sept à huit convois hebdomadaires, et le navire qui est également utilisé pour le transport de produits raffinés, ceux-là étant généralement importés.

Le Québec compte aujourd'hui trois raffineries, dont celle d'Ultramar. Cette dernière est la plus importante au Québec et la seconde au Canada. À elle seule, elle représente 50 % de la production de produits raffinés dans la province. Aujourd'hui, une partie de la production québécoise est exportée vers l'Ontario, alors que jusque dans les années 1980, c'était plutôt l'inverse.

RAISONS DE NOTRE INTÉRÊT AU PROJET

• Déficit de production

Les raffineries du Québec et de l'Ontario, dont la raffinerie Ultramar à Lévis, sont depuis quelques années en déficit de production par rapport à la demande sur ces deux territoires constituant un marché bien intégré. Si bien, qu'actuellement, environ 100 000 barils de produits raffinés doivent être importés chaque jour pour combler la demande. Un approvisionnement par pipeline, à la fois sécuritaire, constant et continu pour le terminal de Montréal-Est et, par extension, de tout le sud-ouest du Québec, permettrait de remplacer une partie de ces importations par une production québécoise et assurerait la pérennité de ce terminal ;

• Consolidation d'une industrie de pointe

En plus de la valeur ajoutée, une hausse de la production à la raffinerie de Lévis consolidera au Québec une industrie de pointe qui a déjà connu ici des jours meilleurs, sans oublier qu'elle contribuera à consolider le plan québécois de sécurité énergétique en privilégiant les ressources autochtones par rapport aux mêmes ressources provenant de l'étranger ;



- **Amélioration de l'environnement et sécurité**

L'élimination des trains-blocs entre Lévis et l'Est de Montréal ainsi que la diminution du trafic maritime au quai de Montréal-Est, réduiront les impacts environnementaux tout en améliorant la sécurité de la population ;

- **Création d'emplois**

Le projet, qui requiert un investissement d'environ 250 millions, permettra la création de ± 2 000 emplois directs et indirects durant la construction, dont près de 125 millions \$ seront versés en salaire ;

- **Nouveaux postes spécialisés**

En phase d'exploitation, 13 nouveaux postes permanents seront créés à Montréal-Est et/ou à Lévis. Ce sont généralement des métiers spécialisés, bien rémunérés ;

- **Dépenses locales**

Ultramar fera des achats de services locaux tant en phases de construction que d'exploitation, que ce soit pour l'entretien, la surveillance, la sécurité, etc. ;

- **Consolidation d'un secteur fort**

Ce projet viendra renforcer et consolider un secteur fort du territoire, celui de la pétrochimie, tout en apportant une valeur économique en terme de chiffre d'affaires.

ANALYSE DES OPTIONS

1. Train-bloc et navire côtier

Présentement, tel qu'indiqué dans la *description du projet*, les produits raffinés à Lévis sont transportés vers Montréal-Est par train-bloc, au rythme de sept à huit convois hebdomadaires. Une augmentation de la production à la raffinerie de Lévis créerait une pression sur le transport des produits vers le centre de distribution d'Ultramar, lequel est situé à Montréal-Est, ce qui pourrait signifier au-delà de trente déplacements hebdomadaires (au lieu d'une quinzaine actuellement) entre Lévis et Montréal-Est.

Le train-bloc, bien que relativement sûr, est plus exposé aux accidents, parfois sérieux. Depuis la dizaine d'années qu'Ultramar a recours à ce service, on compte plusieurs déraillements, généralement mineurs mais perturbateurs de la circulation sur une voie passablement achalandée, mais aussi plus graves, dont un, dans la région de Mont-Saint-Hilaire, qui a entraîné la mort de deux cheminots.



- Nos réticences avec le train-bloc et navire côtier

Le train bloc (actuellement formé de 68 wagons-citernes, mais qui passerait à 85 wagons-citernes) effectue une bonne part de son trajet à l'intérieur de zones fortement urbanisées, dont Drummondville, Saint-Hyacinthe, le secteur Mont-Saint-Hilaire-Beloeil, Saint-Basile, Longueuil, Saint-Lambert et Montréal qu'il traverse du sud au nord puis vers la pointe Est de l'île. Des centaines de milliers de personnes vivent à moins de 250 mètres de part et d'autre de la voie ferrée utilisée par le train-bloc, ce qui représente une préoccupation majeure en cas de conflagration.

De plus, à certains endroits comme à Drummondville et à Montréal-Est, le train roule au niveau de la chaussée, coupant ainsi pendant de longues minutes les voies de circulation tant aux automobilistes qu'aux véhicules d'urgence.

Le train-bloc, surtout dans une perspective de doublement de ses liaisons entre Lévis et Montréal-Est, crée également une pression sur la circulation ferroviaire (marchandises et transport passagers) de la plus importante liaison ferrée de l'Est du Canada. Il est permis de penser que le retrait du train-bloc entre Lévis et Montréal-Est permettrait à d'autres expéditeurs, qui recourent actuellement au transport par camions, de se tourner vers le transport par train (au même titre, l'espace libéré aux quais du Port de Montréal donnerait de la place aux transporteurs d'autres produits).

Quant au transport par navires côtiers, il pose de nombreux problèmes au niveau de l'achalandage tant au quai de Lévis qu'à ceux de Montréal-Est, déjà sur utilisés, les temps de chargement et de déchargement sont trop longs, sans compter la problématique de la navigation d'hiver qui allonge les temps de liaison de quelque 27 %.

2. L'oléoduc (pipeline)

Le choix de l'oléoduc présente un grand nombre d'avantages. Il est sans contredit le moyen de transport le plus sûr et le plus efficace pour ce genre de produits, ce que confirment d'ailleurs des études d'organismes fédéraux. Le pipeline est peu exposé aux bris mécaniques, peu influencé par les conditions climatiques, sans compter qu'il est à toutes fins utiles, à l'épreuve des perturbations de relations du travail.

À flot continu, il permet de varier le débit en fonction de la demande, ce qui écarte toute problématique de pénurie en période de forte demande, en hiver, par exemple, moment propice pour les bris mécaniques et les ruptures de liaison sur les parcours traditionnels (voie ferrée, fleuve).

Plus sûr et plus flexible, le pipeline présente également l'avantage de réduire sensiblement les émissions de GES dans l'atmosphère. A la différence du train et du navire, l'exploitation du pipeline n'exige que peu d'énergie qui, de toute façon, sera en l'occurrence électrique. Le pipeline souterrain sera enfoui et toutes les activités agricoles courantes pourront se poursuivre comme antérieurement après la construction, la seule limitation étant la construction de structures permanentes et la plantation d'arbres sur l'emprise de la conduite.



NOTRE CONCLUSION

Nous, la SODEC RDP • PAT • ME, considérons que le BAPE devrait privilégier la construction du pipeline Saint-Laurent d'Ultramar par rapport à la distribution qui prévaut actuellement et qui nous semble moins avantageuse du point de vue environnemental.

Dans un **premier temps**, au niveau économique local, la pétrochimie constitue un des six (6) secteurs prioritaires de notre Plan d'action local pour l'économie et l'emploi – 2005-2008 (PALÉE) (*pièce jointe*).

Dans une **deuxième temps**, la pétrochimie occupe une place historique dans l'Est de Montréal. La pétrochimie canadienne est née dans l'Est et a su passer à travers de nombreuses crises au cours du 20^e siècle et début du 21^e siècle. Ce projet de pipeline assurerait à coup sûr la pérennité du terminal de Montréal-Est, tout en assoyant son rôle de joueur majeur à l'intérieur de l'industrie pétrochimique.

Dans un **troisième temps**, les facteurs environnementaux, tels que spécifiés antérieurement, donnent une dimension « verte » à ce projet, que l'on parle des économies de GES globaux, de la réduction de la pollution par le bruit, des dangers d'accidents environnementaux, de l'économie d'énergie, etc., et militent en faveur de la construction de ce pipeline entre Lévis et Montréal-Est.

En tant qu'organisation de développement économique local, la SODEC RDP • PAT • ME reconnaît que la réalisation de ce projet de terminal augmentera significativement la valeur du chiffre d'affaires du territoire de façon progressive et permanente.

