



VILLE DE
LÉVIS

**Mémoire de la Ville de Lévis sur le projet de construction de l'oléoduc Pipeline
Saint-Laurent entre Lévis et Montréal Est par Ultramar Itée**

Le 11 avril 2007

<u>1</u>	<u>Introduction</u>	<u>4</u>
1.1	Chronologie et organisation du travail	4
1.2	Thèmes abordés et organisation du mémoire	5
<u>2</u>	<u>Sécurité et gestion des nuisances</u>	<u>5</u>
2.1	Cadre de référence et principaux enjeux	5
2.2	Analyse des enjeux municipaux	6
2.2.1	<i>Les équipements</i>	6
2.2.2	<i>La formation du personnel en matière de sécurité incendie</i>	6
2.2.3	<i>Accès</i>	6
2.2.4	<i>Le plan des mesures d'urgence</i>	6
2.2.5	<i>La sécurité sur le tracé de l'oléoduc</i>	6
<u>3</u>	<u>Aménagement et utilisation du territoire</u>	<u>7</u>
3.1	Cadre de référence et principaux enjeux	7
3.2	Analyse des enjeux municipaux.....	7
3.2.1	<i>Conformité réglementaire</i>	7
3.2.2	<i>La protection de la prise d'eau de la rivière Chaudière</i> .8	
3.2.3	<i>La profondeur des tranchées d'enfouissement d'un oléoduc</i>	8
3.2.4	<i>Intégration paysagère</i>	8
3.2.5	<i>Milieux humides</i>	10
3.3	Constat	11
<u>4</u>	<u>Développement économique local</u>	<u>11</u>
4.1	Cadre de référence et enjeux.....	11
4.2	Analyse des enjeux municipaux.....	12
4.2.1	<i>Retombées économiques pour la Ville</i>	12
4.2.2	<i>Recettes fiscales et engagements financiers connexes</i>	12

4.2.3	<i>Efficacité énergétique</i>	13
4.3	Constat	14
<u>5</u>	<u>Préoccupations exprimées par la population</u>	<u>14</u>
<u>6</u>	<u>Conclusion et position de la Ville</u>	<u>14</u>

1 Introduction

1.1 Chronologie et organisation du travail

Monsieur le président de la Commission (M. Michel Germain), monsieur le commissaire (M. François Lafond), je vous présente le mémoire de la Ville de Lévis (la « Ville »), qui a été entériné le 11 avril 2007 par le conseil municipal. Ce mémoire constitue la position officielle de la Ville concernant le projet de construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent (PSL) qui est proposé par la compagnie Ultramar ltée entre Lévis et Montréal-Est.

Pour information, la Ville de Lévis est issue de la fusion de dix anciennes municipalités intervenue le 1^{er} janvier 2002. Avec près de 130 000 résidentes et résidents au 31 décembre 2006, Lévis constitue le principal pôle de développement urbain de la région Chaudière-Appalaches, de même qu'un acteur de premier plan à l'échelle de la région métropolitaine de Québec.

La Ville a été saisie du projet PSL en 2003 et travaille depuis cette date à l'analyse du projet d'oléoduc soumis par Ultramar ltée.

Au printemps 2006, la Ville a formé à l'interne un comité de travail pour assurer l'analyse et le suivi du projet PSL dans le secteur dit de l'Enviroparc des Iles, une zone industrielle spécialisée située aux abords de la rivière Etchemin, au sud de l'autoroute Jean-Lesage. Ce comité de travail, qui était formé de représentants des directions du Développement économique, de la Vie communautaire, des Arrondissements et de la gestion du territoire, des Réseaux et équipements et de la Planification du territoire, a tenu plusieurs rencontres avec les délégués de PSL en présence de représentants du Comité de restauration de la Rivière Etchemin (CREE) et du Club de ski de fond La Ballade. Ces deux derniers organismes étant directement concernés par les conditions de traversée de l'oléoduc au niveau de la rivière Etchemin et de ses zones riveraines, nous souhaitons les impliquer étroitement dans le cheminement de ce dossier, de façon à en assurer le meilleur suivi possible.

Un travail d'analyse et de validation a donc été effectué par PSL sous l'égide de ce comité de travail, lequel a veillé à faire régulièrement rapport au conseil municipal sur l'état d'avancement de ces travaux et les tracés alternatifs à l'étude dans ce secteur particulier de notre territoire.

En février dernier, nous avons élargi ce comité de travail pour lui adjoindre aussi des représentants du service de la Sécurité incendie, du Service de police et de la direction des Affaires juridiques et du greffe, et l'avons mandaté pour élaborer un projet de mémoire, pour recommandation au conseil municipal avant dépôt au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Ce comité de travail élargi a notamment pris part à la rencontre qui s'est tenue le 26 mars 2007, sous l'égide du comité plénier de la Ville, avec les représentants de l'Association des propriétaires privés, agricoles (acéricoles) et forestiers (apPAF), lesquels ont pu exprimer en cette occasion leurs préoccupations concernant divers aspects du projet PSL, ainsi que leurs doléances à son égard.

C'est à la lumière de l'ensemble des éléments d'information qui ont été recueillis par la Ville et ses représentants au cours des derniers mois que la position exprimée dans le présent mémoire a été arrêtée par le conseil municipal de Lévis.

1.2 Thèmes abordés et organisation du mémoire

Nous soumettons à la Commission nos constatations et recommandations en regard de trois aspects du projet PSL qui relèvent de la responsabilité légale de la Ville. Il s'agit des aspects suivants : la sécurité, l'aménagement et l'utilisation du territoire et, finalement, le développement économique local.

Pour chacun de ces aspects, nous présentons le cadre de référence que nous avons utilisé pour analyser et évaluer le projet proposé par Ultramar ltée, les principaux constats qui découlent de cette analyse et nos recommandations relativement à chacun des aspects soulevés.

2 Sécurité et gestion des nuisances

2.1 Cadre de référence et principaux enjeux

Au Canada, la sécurité publique relève du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux et des municipalités en fonction de leurs champs de compétences respectifs. La cohérence de la réglementation canadienne repose en effet sur l'intégration des lois, règlements et normes de tous les paliers de gouvernement.

C'est ainsi que la Ville de Lévis prendra les mesures nécessaires pour la sécurité des citoyennes et citoyens, la prévention des incidents et les mesures adéquates pour être efficace lors d'opérations d'urgence touchant le projet en question.

Par ailleurs, l'efficacité en matière de sécurité publique est liée à l'application de plans d'urgence, lesquels comportent une chaîne structurée d'interventions pour tous les organismes concernés, à commencer par le promoteur.

La Ville est donc habilitée à se prononcer sur la conformité du projet en ce qui a trait à la réglementation et à ses responsabilités en matière de sécurité et de protection incendie.

Notre analyse a porté sur les enjeux que nous avons identifiés. Elle tient compte des constats effectués par les membres de la direction du service de Sécurité incendie.

1) Les enjeux que nous avons considérés sont les suivants :

- 1.1 Les équipements
- 1.2 La formation du personnel en matière de sécurité incendie
- 1.3 Les accès au site
- 1.4 Le plan des mesures d'urgence
- 1.5 La sécurité sur le tracé de l'oléoduc

2.2 Analyse des enjeux municipaux

2.2.1 Les équipements

Ultramar ltée devra nous informer des détails relatifs aux équipements incendie qui seront installés (type d'équipements, nombre, localisation, etc...). Il faudra aussi prévoir la mise en commun de ces équipements.

2.2.2 La formation du personnel en matière de sécurité incendie

De plus, Ultramar ltée devra former, à ses frais, le personnel du Service de sécurité incendie de Lévis de la même façon qu'elle formera ses employés pour gérer les interventions d'urgence sur le tracé de l'oléoduc.

2.2.3 Accès

Pour des raisons de rapidité et d'efficacité d'intervention, la Ville demande que le promoteur maintienne des accès sur le tracé de l'oléoduc pour la Direction du service de sécurité incendie de Lévis.

2.2.4 Le plan des mesures d'urgence

Ultramar ltée est membre du Comité mixte municipal industriel (CMMI) et se conforme aux règles adoptées en 2004 concernant la mise en commun des ressources et l'élaboration des plans de mesures d'urgence.

La Ville demande donc au promoteur d'élaborer un plan de mesures d'urgence en fonction de ce type de projet, à l'image de celui déjà existant pour ses installations actuelles de Lévis, dans les 60 jours précédant la mise en opération de l'oléoduc.

2.2.5 La sécurité sur le tracé de l'oléoduc

De nombreux agriculteurs nous ont signifié leur inquiétude quant à la profondeur du oléoduc sur leurs terres. La Commission devrait s'assurer que celle-ci tiendra compte des risques liés aux travaux des agriculteurs où se trouvent ces installations, de manière à les rendre pleinement sécuritaires.

La Ville est d'avis que la Commission se doit aussi de considérer le travail quotidien qui pourrait se faire sur les sites où se trouve l'oléoduc. Pensons notamment aux accidents qui pourraient être causés par les véhicules qui auront à circuler sur les sites où sont enfouies les installations du projet.

3 Aménagement et utilisation du territoire

3.1 Cadre de référence et principaux enjeux

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la Ville exerce une compétence en matière d'aménagement du territoire. Elle doit donc s'assurer de la conformité de tout projet à son cadre réglementaire. De plus, tout paysage possède des caractéristiques propres qui en font un lieu unique et important pour la communauté. À l'instar des priorités d'ordre économique et social, le paysage fait donc partie des préoccupations de la Ville de Lévis.

L'implantation d'un oléoduc en territoire principalement agricole doit s'inscrire dans une démarche paysagère garantissant l'intérêt public. Il est donc essentiel que la protection et la mise en valeur du paysage agricole et péri-urbain fassent l'objet d'une concertation entre le promoteur et la Ville. Le paysage n'est pas statique. Il évolue constamment. Tous ont la responsabilité de pourvoir à son enrichissement.

Les principaux enjeux associés au thème de l'utilisation et de l'aménagement du territoire sont les suivants :

- la conformité réglementaire du projet de construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent entre Lévis et Montréal-Est ;
- la protection de la prise d'eau de la rivière Chaudière ;
- la profondeur des tranchées d'enfouissement de l'oléoduc ;
- l'intégration paysagère ;
- la préservation des milieux humides.

3.2 Analyse des enjeux municipaux

3.2.1 Conformité réglementaire

Le projet prévoit la mise en sol d'une conduite en acier d'un diamètre extérieur de 40,6 cm (16 pouces). Cette conduite, dont la longueur est estimée à environ trente kilomètres sur notre territoire, servirait au transport de l'essence, du diesel, du mazout et du carburant pour moteur à réaction. L'oléoduc serait enfoui à une profondeur minimale de 1,2 m en milieu cultivé et de 0,9 m en milieu boisé. Le projet comprend aussi l'installation de certains accessoires complémentaires tels qu'un poste de pompage, une gare de racle et des vannes de sectionnement. La mise en exploitation est prévue pour 2008.

L'oléoduc partant du secteur de Saint-Romuald traverse les secteurs de l'ancien Lévis, de Saint-Jean-Chrysostome, de Sainte-Hélène-de-Breakeyville et de Saint-Étienne-de-Lauzon.

D'une façon générale, l'implantation d'un oléoduc, selon le tracé prévu par Pipeline Saint-Laurent, nécessite des modifications aux schémas d'aménagement des anciennes MRC de Desjardins et

des Chutes-de-la-Chaudière, aux plans d'urbanisme des anciennes municipalités traversées par l'oléoduc ainsi qu'à leurs règlements d'urbanisme.

Des modifications au Règlement RV-2005-04-12 de contrôle intérimaire sur la protection du littoral, des rives et des plaines inondables ainsi qu'au Règlement de contrôle intérimaire No 2003-10 de la Communauté métropolitaine de Québec sont nécessaires.

Toutefois, le projet de schéma révisé pour la Ville de Lévis, tel qu'adopté le 5 février 2007 par le conseil municipal, autorise le projet d'oléoduc proposé, en illustrant sur une carte le tracé potentiel projeté par Ultramar ltée pour sa réalisation.

3.2.2 La protection de la prise d'eau de la rivière Chaudière

En aval des travaux relatifs à la traversée de la rivière Chaudière, la Ville de Lévis possède une prise d'eau potable alimentant une grande partie de sa population. La Ville tient à obtenir du promoteur toutes les garanties visant la protection de la prise d'eau avant, pendant et après les travaux et que celui-ci prenne toutes les mesures à cet effet. Pour ce faire, une entente devra être conclue entre le promoteur et la Ville au plus tard dans les 60 jours suivant le dépôt du rapport du BAPE.

3.2.3 La profondeur des tranchées d'enfouissement d'un oléoduc

La Ville s'interroge sur l'approche statique de l'évolution des pratiques agricoles et interpelle le BAPE afin qu'il émette une recommandation concernant la profondeur d'enfouissement des installations. Celle-ci devrait être réexaminée en fonction des pratiques agricoles observées et de leur évolution sur ce territoire, notamment en ce qui concerne les superficies cultivées. À titre indicatif, la profondeur minimale suggérée pour les lots en culture pourrait être portée à deux mètres plutôt qu'aux 1,2 mètres prévus actuellement. De plus, en enfouissant l'oléoduc à 0,9 m en milieu forestier, le promoteur élimine toute mutation possible de ces territoires. La Ville accueillerait favorablement une recommandation du BAPE sur ce point, car elle juge à priori insuffisantes et risquées les profondeurs proposées par PSL, tant en milieu agricole qu'en milieu forestier. La Ville souhaite que le BAPE regarde à la possibilité de recommander une profondeur de 2 mètres tant en milieu agricole qu'en milieu forestier et qu'il considère aussi les risques potentiels d'affaissement du sol liés à l'accumulation d'eau souterraine ou à la présence d'habitats fauniques dans le sous-sol.

3.2.4 Intégration paysagère

La Ville de Lévis croit en l'évolution positive du paysage et à l'enrichissement paysagé qu'apportent les individus et les entreprises. Elle considère aussi que des orientations collectives doivent guider les acteurs de l'évolution du paysage. Ainsi, les valeurs attribuées par la population à un paysage doivent nous servir de référence et nous éclairer dans cette démarche. Au-delà des valeurs visuelles rattachées à un paysage, nous pouvons retrouver des valeurs écologiques, sociales, économiques, récréotouristiques, patrimoniales, symboliques et emblématiques.

La valeur visuelle domine lorsqu'on parle de paysage. Il est possible de dégager certaines généralités propres à un ensemble sur le territoire, qu'il soit agricole, forestier, récréatif ou autre. Notre première référence est le corridor de circulation créé par un chemin ou une route. La seconde est le lieu public, tel le parc de la rivière Etchemin.

L'implantation de l'oléoduc en milieu rural devra respecter l'image actuelle le long des corridors routiers et, si possible, bonifier celle-ci là où le milieu s'y prête. Ainsi, en bordure des rues, des routes et des chemins, le corridor créé par l'oléoduc dans un peuplement forestier devra être fermé par des plantations de la même essence ou d'une essence compatible d'un point de vue paysager. Ces plantations devront permettre de fermer ces ouvertures, soit par une plantation de barrière ou de haie, soit par une plantation en quinconce. Lorsque le promoteur devra conserver un chemin d'accès, il est recommandé que son tracé soit sinueux à l'intérieur de l'emprise réservée à l'oléoduc et ce, à l'intérieur des premiers cent (100) mètres de toute route publique. Les espaces ne servant pas à la route et situés en alternance de part et d'autre du chemin devront être plantés d'arbres de la même essence ou d'essences compatibles au boisé existant.

Certains éléments plus sensibles...

L'autoroute au point de départ

Le plan du tracé de l'oléoduc indique qu'en bordure de l'autoroute Jean-Lesage, sur le site de la raffinerie, un poste de pompage sera installé. En fait, il s'agit du premier poste sur l'oléoduc. Ici, de par sa localisation et la visibilité que lui confère la vitrine autoroutière, ce poste représente une grande valeur symbolique dans le paysage lévisien.

Rappelons qu'à l'heure du protocole de Kyoto, la sensibilité croissante de la population vis-à-vis les gaz à effet de serre (GES) et leur impact sur les changements climatiques fait en sorte qu'une raffinerie symbolise, dans l'imaginaire populaire, un générateur de GES. Il apparaît essentiel que les dirigeants de la raffinerie se penchent sur la valeur symbolique projetée par ses installations à Lévis avant que celles-ci ne ressemblent, en tout point, à ce qu'on peut voir dans Montréal-Est.

Tout d'abord, il est impératif de s'attarder au paysage et au traitement de l'espace. La structure actuelle du site a été établie en fonction des besoins de production de la raffinerie et ne tient pas suffisamment compte de l'image qui s'en dégage. Qu'il s'agisse des installations sur la rive du fleuve ou sur le site même de la raffinerie, une révision de la structure paysagère s'impose. Dans la périphérie de la raffinerie, quel que soit l'endroit où se situe l'observateur, le déséquilibre dans la structuration de l'espace nous donne une image de désolation où la vie est totalement absente. En consacrant tout l'espace disponible aux fonctions de production, le site de la raffinerie néglige inutilement l'image positive qu'Ultramar ltée pourrait s'attribuer dans la communauté. Il y a lieu de concilier les impératifs de la production et l'image de verdure de l'entreprise en disciplinant l'espace vers un modèle qui sépare distinctement les espaces de production des espaces panoramiques selon l'échelle des mouvements de l'observateur ou de sa distance de la raffinerie. Pour ce faire, il est nécessaire de dissimuler de la vue des passants les activités au niveau du sol.

La Ville demande la création de zones tampon, de talus boisés, d'écrans de végétaux et même l'aménagement de jardins à des endroits stratégiques afin de rehausser l'image de qualité de l'entreprise et de marquer positivement l'effort environnemental de cette dernière.

En regard du poste de pompage prévu en bordure de l'autoroute, la Ville de Lévis demande un traitement architectural de qualité ainsi qu'un aménagement paysagé soigné couvrant la bande riveraine de l'autoroute entre la rivière Etchemin et le chemin des Îles. Nous invitons le promoteur à utiliser les services d'architectes et d'architectes du paysage et à élaborer avec eux un plan de mise en valeur de la bordure autoroutière qui débiterait par l'identification paysagère du site pour se terminer par une amélioration substantielle des lieux.

Le parc de la rivière Etchemin

La traversée de la rivière Etchemin se fait à l'intérieur d'un parc qui est majoritairement utilisé pour la pratique du ski de fond. À la valeur visuelle s'ajoute ici la valeur emblématique, écologique et

récréotouristique des lieux. La fonction industrielle doit donc être totalement absente du milieu et tous les équipements de surface doivent faire l'objet d'une intégration paysagère effectuée par un architecte du paysage et basée sur la structure paysagère du milieu. L'intégration des corridors de l'oléoduc doit être intégrale et l'utilisateur du parc doit retrouver la même sensation de quiétude et de sécurité que procuraient les lieux avant le passage de l'oléoduc. Il en va de même pour les rives nord et sud de la rivière Etchemin ainsi que celles de l'Île Cadoret qui doivent faire l'objet d'un travail de reconstruction préparé par un architecte du paysage qui rétablirait minimalement le paysage naturel des lieux.

Rue de la rivière Etchemin à Saint-Jean-Chrysostome

Près de la traversée de la rue de la rivière Etchemin, le promoteur prévoit l'implantation d'une vanne de sectionnement dans un paysage qui se situe à la limite d'un paysage agricole. Cette vanne devra faire l'objet d'une intégration paysagère où, minimalement, le camouflage à l'aide de végétaux fera disparaître cette dernière du paysage.

Chemin Pénin à Saint-Jean-Chrysostome

L'intersection de l'oléoduc et du chemin Pénin se fait à l'intérieur d'un des rares hameaux très bien structurés sur le territoire. Selon les plans consultés, le promoteur ne prévoit aucune installation de surface. Advenant une installation aussi simple que la signalisation, cette dernière devra toutefois se faire à l'intérieur d'une démarche d'intégration au milieu.

Rue Commerciale à Saint-Jean-Chrysostome

L'intersection de l'oléoduc et de la rue Commerciale se fait dans un milieu boisé et sans installation de surface.

La Ville demande que le promoteur referme visuellement, à l'aide de végétaux de même nature, les ouvertures de part et d'autre de la rue.

Traversée de la Rivière Chaudière

La traversée de la rivière Chaudière représente, d'un point de vue paysager, un élément sensible, car en plus de traverser la rivière, l'oléoduc traverse trois rues et l'autoroute Robert-Cliche (73) à la hauteur du secteur Sainte-Hélène-de-Breakeyville.

Nous sommes en présence d'un milieu d'urbanisation périphérique jouissant d'une grande visibilité dans un paysage différent de celui rencontré ailleurs sur le territoire de Lévis. Compte tenu du milieu, la Ville demande que le promoteur prépare une analyse de la structure paysagère de l'entourage et fasse des propositions d'intégration paysagère des installations de surface, de part et d'autre de la rivière et des rues touchées.

3.2.5 Milieux humides

Jusqu'à tout récemment, la référence en matière d'identification des milieux humides était les cartes écoforestières du Ministère des Ressources naturelles du Québec. Les couches numérisées de ces cartes ont notamment été utilisées pour protéger tous les milieux humides de l'ex-MRC des Chutes-de-la-Chaudière. C'est également cette information qui a servi de référence à la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) pour intégrer les milieux humides dans son Règlement de contrôle intérimaire (RCI).

À l'automne 2006, Canards Illimités produisait, avec la collaboration du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), une nouvelle carte des milieux humides. Plus détaillée que la carte écoforestière, puisque les cellules expertisées sont de 0.3 hectare et plus (comparativement à 0.5 ou 1 hectare et plus pour l'ancienne carte), la nouvelle carte des milieux humides produite par Canards illimitées ajoute quelques nouvelles tourbières et introduit une nouvelle nomenclature (ex. : le type « tourbière boisée »).

Nous constatons que le tracé proposé évite au maximum les milieux humides à Lévis. Le seul endroit problématique demeure le sud du secteur Saint-Étienne-de-Lauzon. En effet, dans ce secteur, la présence de milieux humides peut difficilement être évitée sans créer de préjudices aux propriétaires des terres qui verraient ainsi leurs propriétés traversées « en diagonale ». La Ville et la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) devront donc modifier leur règlement actuellement en vigueur. Présentement, les « nouveaux » milieux humides de Canards Illimités publiés à l'automne 2006 ne sont intégrés à aucune réglementation en vigueur et n'ont donc pas de valeur légale.

Le schéma d'aménagement et de développement (SAD) de Lévis est actuellement en période de consultation. Il reconduit tous les milieux humides identifiés par Canards Illimités. Le SAD de Lévis devrait être adopté le 11 juin 2007 et entrer en vigueur vers la fin de l'année. Par la suite, le Plan et les règlements d'urbanisme seront adoptés pour fin de conformité et reconduiront ces nouveaux milieux humides. Entre-temps, les seuls milieux humides officiellement reconnus demeurent ceux des règlements actuellement en vigueur, soient ceux identifiés sur les cartes éco-forestières du Ministère des Ressources naturelles.

3.3 Constat

Le conseil de Ville a confié aux services concernés le mandat de préparer les modifications qui sont requises à la réglementation municipale pour permettre éventuellement le projet Pipeline Saint-Laurent (résolution CV-2006-11-45). De plus, le conseil de Ville a demandé à la Communauté métropolitaine de Québec de modifier le Règlement de contrôle intérimaire No 2003-10 afin de pouvoir autoriser le projet (résolution CV-2007-02-12).

4 Développement économique local

4.1 Cadre de référence et enjeux

De par la loi, la Ville exerce une compétence en matière de développement économique local. Elle dispose à cet effet d'une Direction du développement économique qui a notamment pour mandat d'assurer la promotion du potentiel économique de son territoire et la gestion de ses parcs et zones industriels. Celle-ci travaille en étroite collaboration avec la Société de développement économique de Lévis (CLD) ainsi qu'avec les autres organismes de développement économique actifs à Lévis, au rang desquels la Chambre de Commerce de Lévis, Développement PME Chaudière-Appalaches et Pôle Québec Chaudière-Appalaches.

La Ville est donc pleinement habilitée à se prononcer sur le projet d'oléoduc soumis par Pipeline St-Laurent (Ultramar ltée), eu égard à son potentiel de retombées économiques locales ainsi qu'à son impact fiscal pour la collectivité lévisienne.

Les principaux enjeux liés à cet aspect du projet de Pipeline St-Laurent pour la Ville de Lévis sont les suivants :

- la maximisation des retombées économiques découlant du projet PSL pour les entreprises et la population de Lévis, tant en phase de construction qu'en phase d'exploitation de l'oléoduc ;
- la garantie des recettes fiscales et autres revenus connexes associés à la réalisation éventuelle du projet PSL de même qu'à l'agrandissement en cours de la raffinerie Ultramar ltée de Lévis, qui est en voie de devenir la plus grande raffinerie en exploitation au Canada, avec une capacité de production de 265 000 barils de pétrole par jour.

Également, dans la mesure où ce projet d'oléoduc est indissociable de la raffinerie Ultramar ltée, la Ville de Lévis souhaiterait que la thématique de l'efficacité énergétique soit aussi abordée par le BAPE dans le cadre du projet PSL, s'agissant d'un créneau porteur dans lequel la Ville voit a priori beaucoup d'intérêt et de potentiel.

4.2 Analyse des enjeux municipaux

4.2.1 Retombées économiques pour la Ville

La construction projetée de l'oléoduc aura des retombées intéressantes sur l'économie locale, dans la mesure où Ultramar ltée aura recours à la main-d'œuvre et aux entreprises de Lévis et de la région immédiate pour en assurer, en tout ou en partie, la construction. Selon Pipeline St-Laurent, environ 2 000 emplois temporaires directs et indirects seront créés dans le cadre de ce projet, en plus de l'achat du matériel et des services qu'exigera sa mise en œuvre.

Les normes environnementales de plus en plus sévères qui sont imposées pour des opérations de raffinage telles que celles réalisées par Ultramar ltée à Lévis se traduisent aussi par des investissements réguliers de la part de l'entreprise, soucieuse d'en permettre la bonne observance. Au total, c'est plus d'un milliard de dollars d'investissements, en cours ou annoncés, que la compagnie Ultramar ltée a décidé de réaliser à sa raffinerie de Lévis.

La Ville demande qu'Ultramar ltée prenne des mesures pour maximiser les retombées anticipées de tels projets à Lévis, notamment en accordant une préférence locale dans l'adjudication de contrats de biens et de services ainsi qu'en donnant une priorité d'embauche aux travailleuses et travailleurs résidant sur notre territoire.

4.2.2 Recettes fiscales et engagements financiers connexes

Les retombées fiscales anticipées du projet d'oléoduc pour la Ville de Lévis sont essentiellement fonction des critères et modalités d'application de la Loi sur la fiscalité municipale en matière d'imposabilité et de taxation.

Pour ce qui est de la raffinerie Ultramar ltée, il est important de noter que le régime fiscal particulier qui est applicable aux raffineries se traduit, pour la Ville de Lévis, par une valeur imposable en baisse de quelque 5 M \$ par rapport à l'ancien rôle d'évaluation, celle-ci s'établissant actuellement à un montant de l'ordre de 83 M \$ (rôle d'évaluation 2005 –2007) et ce, en dépit des investissements massifs réalisés par Ultramar ltée à sa raffinerie au cours des dernières années.

Par ailleurs, dans la mesure où la raffinerie est située au cœur du territoire urbanisé de Lévis, les contraintes qui découlent de ses activités pour les secteurs environnants pénalisent toute forme de développement autre qu'industriel ou para-industriel. En ce sens, la Ville se retrouve privée de revenus de taxation importants puisque des zones tampons sont nécessaires aux abords de la raffinerie afin d'en limiter autant que faire se peut les contraintes sur le voisinage.

La Ville demande donc que le BAPE recommande au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de lier la délivrance des autorisations gouvernementales requises pour les fins du projet de Pipeline St-Laurent à l'obligation pour Ultramar ltée d'instituer, à compter de la mise en opération de l'oléoduc projeté, un fonds d'interventions socio-communautaires doté d'une enveloppe annuelle de l'ordre de 300 000 \$ et indexée annuellement en fonction de l'IPC Québec. Ce fonds, qui serait administré conjointement par Ultramar ltée et la Ville, viserait à accorder un soutien financier à des projets d'intérêt public réalisés sur le territoire de Lévis dans des secteurs d'activités à convenir entre les parties, tels, par exemple, le secteur de l'environnement, le secteur des sciences et technologies, le secteur communautaire et le secteur des sports et plein air. Ce montant sera alloué par Ultramar ltée au fonds proposé en plus de toutes taxes municipales et autres compensations versées en fonction des lois actuelles à la Ville de Lévis.

Une entente formelle en ce sens devra être négociée et convenue entre la Ville et Ultramar ltée, au plus tard dans les soixante jours du dépôt du rapport du BAPE au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, pour fixer les conditions et modalités précises de gestion du fonds proposé.

4.2.3 Efficacité énergétique

La Ville de Lévis adhère aux principes du développement durable. En ce sens, elle a notamment mis en oeuvre un vaste programme d'efficacité énergétique dans son parc immobilier ainsi qu'au niveau de son réseau d'éclairage public.

La Ville souhaite faire du thème de l'efficacité énergétique une valeur distinctive qui la caractérise à l'échelle nationale, et miser résolument sur ce créneau dans ses efforts de développement futur, particulièrement au niveau de l'économie du savoir.

C'est ainsi que les autorités municipales ont négocié en 2006 avec la Société en commandite Rabaska, qui projette la réalisation d'un port méthanier dans le secteur est de son territoire (secteur Ville-Guay), son appui financier à la mise en place, à Lévis, d'une chaire de recherche dans ce domaine d'activités. Des discussions ont présentement cours avec l'UQAR / Campus de Lévis pour en permettre la matérialisation à brève échéance, selon un concept et une forme précise qui restent à déterminer.

Dans la même veine, la Ville demande la collaboration active de la compagnie Ultramar ltée dans la mise en oeuvre de ce projet d'intérêt public. Avec les changements climatiques que l'on observe actuellement partout dans le monde, la Ville de Lévis est convaincue que des actions résolues de recherche et développement dans le domaine de l'efficacité énergétique ne pourront que concourir à solutionner ce défi majeur auquel le monde se trouve confronté. Pour Lévis et sa région, il s'agit aussi là d'une véritable opportunité à saisir. Une contribution financière de la compagnie Ultramar ltée à cet effort collectif, d'un montant de 100 000 \$ minimum par année et

indexé dans le temps en fonction de l'IPC Québec, permettrait d'augmenter d'autant les moyens financiers dont disposerait cette structure de recherche et développement.

La Ville de Lévis demande donc au BAPE d'inclure, dans ses recommandations au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, un soutien financier d'Ultramar Itée à la création et à la pérennité d'une chaire de recherche en efficacité énergétique à Lévis, et ce, dès 2007.

4.3 Constat

Il n'appartient pas à la Ville de statuer seule sur l'intérêt du projet PSL en matière de développement économique local. Toutefois, en ce qui la concerne et en fonction de ses champs de compétences, la Ville souhaite que les retombées économiques, sociales et connexes liées à la présence de la raffinerie Ultramar Itée et à la réalisation du projet Pipeline St-Laurent sur son territoire soient maximisées dans le sens des propositions formulées ci-après, à savoir :

- une préférence en faveur des entreprises de Lévis dans l'octroi des contrats de biens et services donnés par Ultramar Itée concernant l'agrandissement, la mise aux normes et la modernisation dans le temps de sa raffinerie de Lévis, y incluant la réalisation du projet PSL ;
- une priorité donnée aux résidentes et aux résidents de Lévis dans le recrutement de la main d'œuvre ;
- la création d'un fonds local d'interventions socio-communautaires ;
- et le financement d'une chaire de recherche en efficacité énergétique à Lévis.

5 Préoccupations exprimées par la population

Tel que déjà mentionné en introduction, le présent mémoire prend en considération l'essentiel des préoccupations qui ont été exprimées à la Ville par la population et les groupes d'intérêt qui se sont prononcés dans ses champs de compétences.

6 Conclusion et position de la Ville

En fonction de ce qui précède, et considérant :

- Que la Ville a procédé à une analyse rigoureuse du projet PSL dans ses champs de compétences ;
- Que le projet PSL permettrait à la raffinerie Ultramar Itée de diversifier ses modes d'expédition de produits finis et semi-finis vers la région de Montréal et, par voie de conséquence, de réduire

d'autant le nombre de trains-blocs (« Ultratrains ») en partance de Lévis et les risques associés à la circulation de tels convois ferroviaires dans les secteurs urbanisés de son territoire ;

- Que des mesures de mitigation et de compensations environnementales seront mises en œuvre par Ultramar ltée à Lévis pour atténuer d'autant les impacts environnementaux et connexes associés à la réalisation d'un tel projet pour le territoire de Lévis et sa population ;

la Ville de Lévis confirme qu'elle est disposée à ce que la compagnie Ultramar ltée procède à la construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent sur son territoire, aux conditions stipulées dans le présent mémoire, sous réserve de la signature, au plus tard dans les 60 jours du dépôt du rapport du BAPE, d'une entente cadre entre la Ville et Ultramar ltée couvrant l'ensemble des préoccupations et exigences formulées dans le présent mémoire, et dans la mesure où les autorités provinciales et fédérales compétentes en autorisent la réalisation.

La Ville confirme aussi qu'elle entend examiner avec attention toutes les recommandations qui seront effectuées par la Commission du BAPE dans ses champs de compétences, et ce, dans le meilleur intérêt de sa population.