

Projet de construction de l'oléoduc
Pipeline St-Laurent entre Lévis et Montréal
Par Ultramar ltée

Mémoire

Présenté par **Pauline Picard**, députée de Drummond

Avril 2007

Pauline Picard
Députée de Drummond

Chambre des communes
Édifice du centre pièce 635-S
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6
Tél : (613) 947-4550
Télec : (613) 947-4551

185, rue Heriot
Drummondville,(Québec)
J2C 1J9
Tél : (819) 477-3611
Télec : (819) 477-7116

Préface

Députée fédérale de la circonscription de Drummond depuis 1993, Pauline Picard a occupé ses fonctions sans interruption jusqu'à ce jour. Durant cette période, elle a piloté successivement divers dossiers d'importance au nom de l'opposition (comme celui du sang contaminé, par exemple); elle est aujourd'hui whip adjointe du Bloc Québécois à la Chambre des communes à Ottawa.

Madame Picard a toujours démontré un intérêt marqué pour le transport, la sécurité et le développement économique durable, trois dossiers majeurs pour notre région qui doit sa croissance, pour une bonne part, à sa situation géographique, au carrefour de plusieurs grands axes de communications. Qu'il suffise, pour démontrer cet intérêt, de rappeler les quelques interventions suivantes :

Au printemps 1999 : Elle convainc le Ministère des Transports d'étudier à fond toute la question des **passages à niveau à Saint-Germain de Grantham** et de faire une proposition à la municipalité.

En Septembre 1999 : Son équipe fait adopter une proposition d'urgence au Bloc Québécois qui la présentera en motion lors d'une journée d'opposition et qui finira par faire intensifier la **lutte au crime**

organisé en donnant aux policiers les moyens juridiques qu'ils n'avaient pas jusque là.

Début décembre 1999 : Elle obtient, après de multiples efforts, que David Collonette, Ministre des Transports, renverse une décision de Via Rail, décriée avec véhémence, d'interrompre le service des trains de passagers aux heures de pointe à **la gare de Drummondville**.

12 décembre 1999 : Elle parvient, après de nombreux mois, à forcer Jacques Saada, Secrétaire parlementaire du Solliciteur Général, à confirmer que **les bureaux de la GRC** resteraient ouverts à Drummondville alors qu'on avait prévu les fermer.

À l'automne 2001 : Elle fait renverser la décision de fermer **le bureau des douanes** à Drummondville et maintient le service en opération.

En juin 2002 : Elle se fait l'instigatrice de l'implantation du **comité local d'Infocrime** et de l'installation de panneaux d'information dans toutes les municipalités de la MRC.

En avril 2006 : Elle accueille avec joie la confirmation du Ministère des Transports qu'à sa requête, il y a renonciation à la prohibition d'aliéner certains terrains de **l'aéroport de Drummondville** et que la municipalité pourra les commercialiser.

En octobre 2006 : Elle informe Lawrence Cannon, Ministre des Transports, des risques encourus **si on permettait au CN de construire une voie d'évitement** située en zone urbaine (à

Drummondville) et se prononce plutôt pour sa localisation en zone rurale.

Cela ne l'a toutefois pas empêchée d'accorder une importance soutenue à toute la question environnementale : ses prises de position sur les accords de Kyoto et ses interventions sur le réchauffement planétaire en témoignent éloquemment.

C'est dans ce contexte général et forte de ses expériences antérieures que la députée s'est penchée sur le projet d'Ultramar Ltée.

Exposé de la situation

La compagnie Ultramar Ltée opère actuellement la raffinerie de Saint-Romuald près de la Capitale nationale où elle traite 50 % de la production totale de l'industrie du raffinage du Québec. Elle approvisionne ainsi les régions de Québec, de Montréal et de l'Outaouais et les prévisions actuelles quant à la demande future pour ses produits sont en nette croissance pour les régions actuellement desservies.

Cependant, si aucun obstacle technique ou financier ne semble empêcher l'entreprise d'accroître sa production pour fournir le marché, il en est autrement pour la livraison du dit produit où elle doit faire face à diverses contraintes qui l'amènent à proposer la construction d'un pipeline reliant la raffinerie Jean-Gaulin aux terminaux de l'est de Montréal.

C'est à partir de la lecture des divers documents mis à la disposition du public sur le site www.pipelinestlaurent.com et après l'analyse de l'étude d'impact sur l'environnement de la firme Groupe Conseil UDA Inc. que le présent mémoire a été préparé, document qui nous amène à soutenir la requête d'Ultramar Ltée et ce dans l'intérêt du public en général aussi bien que dans celui des citoyens et des citoyennes de la circonscription puisque nous en arrivons à la conclusion que c'est l'option la plus sécuritaire, la meilleure pour l'environnement et la plus rentable pour tout le monde.

L'option la plus sécuritaire

Si la mise en place d'un pipeline ne pouvait être envisagée, la compagnie devrait inévitablement augmenter son utilisation des moyens de transport actuels. Comme le démontre l'étude d'impact sur l'environnement, le transport par navires côtiers sur le fleuve St-Laurent qui permet de véhiculer 20% des produits pétroliers raffinés maintenant ne pourrait croître d'avantage sans occasionner des temps d'attente importants et une forte hausse des coûts, si bien qu'Ultramar Ltée n'aurait pas d'autre choix que de se rabattre sur une utilisation accrue du transport par trains-blocs à qui elle confie déjà 40,000 barils par jour ce qui représente 8 convois hebdomadaires d'environ 68 wagons-citernes circulant entre la raffinerie de Lévis et le terminal de Montréal-est.

Or cette voie ferrée est déjà à ce point engorgée que Via Rail étudie actuellement la possibilité de créer une voie d'évitement à la hauteur de Drummondville et une intensification de l'achalandage augmenterait assurément le risque d'accidents. Quand on songe aux 2 derniers déraillements survenus localement, soit celui du 22 février 2005 à Bon-Conseil et celui de février 2007 à Drummondville et aux tragédies qu'ils auraient facilement pu créer (voir annexes), il va s'en dire que nous refusons de prendre cette voie dans l'intérêt de la population.

Il s'avère donc, à l'évidence et par contraste, que l'utilisation d'un pipeline enfoui sous terre le plus loin possible des agglomérations et muni des mécanismes de sécurité adéquats demeure la méthode la plus

fiable à employer et c'est d'ailleurs ce que soutiennent les représentants de Ressources Naturelles du Canada.

Le meilleur choix pour l'environnement

À contrario, la réduction de l'utilisation du train et du bateau diminuera la production de gaz à effet de serre, la pollution par le bruit et la possibilité de désastres écologiques par contamination des nappes phréatiques et des cours d'eau empruntés par les navires ou traversés par les trains. Tout cela va dans le sens du respect des accords de Kyoto.

Le scénario le plus rentable pour tout le monde

L'entreprise trouvera sûrement son compte dans la possibilité de livrer son produit avec le minimum de contraintes possibles (intempéries, accidents, grèves, etc...) et à un coût beaucoup plus prévisible puisque davantage indépendant des fluctuations extérieures liées aux divers transporteurs.

Quant au public, il profitera lui aussi, directement ou indirectement, d'une sécurité d'approvisionnement beaucoup plus grande, même (et surtout) en période hivernale.

S'il coule de source que c'est surtout au plan local qu'on bénéficiera des retombées économiques directes liées à la construction même de

l'œuvre, c'est toutefois l'ensemble du Québec qui tirera profit de la consolidation de tout un grand secteur de son économie.

En conclusion

Jusqu'ici les grandes décisions économiques prises au Canada ont presque toujours nui au développement du Québec : la construction de la Voie maritime du St-Laurent a transféré le cœur économique de Montréal vers Toronto, le Pacte automobile a créé de toutes pièces l'un des piliers industriels de l'Ontario avec notre argent et à nos dépens, l'établissement de la ligne Borden a tué au moins la moitié de l'industrie du raffinage au Québec...etc. Seules les décisions prises par nous-mêmes et pour nous-mêmes nous ont été bénéfiques à long terme : fondation des Caisses populaires, création de la Caisse de dépôt, nationalisation de l'électricité, établissement de Bombardier et création du Cirque du Soleil...etc.

Le projet d'Ultramar Ltée va dans le sens de ces derniers et il mérite tout notre appui.