

**Normand Jutras**

Député de Drummond
Président de la Commission de l'économie et du travail
Porte-parole de l'opposition officielle en matière
d'affaires municipales

MÉMOIRE

du député de la circonscription de Drummond, Monsieur Normand Jutras,
portant sur le projet de construction de l'oléoduc
Pipeline Saint-Laurent entre Lévis et Montréal-Est par Ultramar.

16 Février 2007

Le député de Drummond

Normand Jutras

AVANT-PROPOS

Élu député de la MRC de Drummond pour la première fois aux élections générales de septembre 1994, Normand Jutras a été réélu en 1998 et en 2003 avec de fortes majorités. Lors de ses mandats, il a occupé diverses fonctions parlementaires comme celle d'adjoint parlementaire du ministre responsable de la région du Centre-du-Québec ainsi que celle de président de la Commission des finances publiques. Siégeant au Conseil des ministres lors de son deuxième mandat, il a été nommé ministre de la Sécurité publique en 2002 par le premier ministre péquiste Bernard Landry et, l'année suivante, ministre de la Justice. Lors de ce troisième mandat, il représente entre autres l'opposition officielle en matière d'affaires municipales.

Depuis plus d'une dizaine d'années, son investissement pour le développement socioéconomique de son comté demeure entier. Faisant en sorte de favoriser la synergie entre les organismes qui oeuvrent au sein de la collectivité, ses contributions sont nombreuses et diversifiées, autant dans les domaines de l'économie, de la santé, de l'éducation que de la vie communautaire. Il travaille donc sur plusieurs fronts afin de construire une société qui répondra aux besoins et aux attentes de sa communauté. Par ailleurs, il désire plus que jamais faire un pari vert dans Drummond en axant ses efforts en matière d'environnement et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Ce mémoire fait état de sa position en tant que député de la MRC de Drummond sur le projet d'Ultramar pour la construction d'un pipeline souterrain reliant Lévis à Montréal-Est. Monsieur Normand Jutras tient personnellement à remercier le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour la prise en compte de son opinion dans ce dossier et, de ce fait même, celle de la communauté du comté de Drummond, qu'il représente.

INTRODUCTION

L'annonce par Ultramar du projet Pipeline Saint-Laurent, pour la construction d'un oléoduc souterrain reliant Lévis à Montréal-Est, nous a interpellés dès les premiers instants, puisque c'est un tronçon d'environ 43 kilomètres qui traverserait notre MRC de part en part. Nous avons donc jugé primordial d'évaluer les conséquences d'un tel projet sur notre comté et ainsi constater en quoi il influencerait l'environnement et la qualité de vie de la population.

C'est en prenant compte du dossier « Pipeline Saint-Laurent », préparé par Ultramar, ainsi que de l'étude d'impact sur l'environnement (conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec (L.R.Q., Q-2), au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (Q-2, r.9) et à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (L.R.C., c.37)), rédigée par la firme Groupe Conseil UDA, que nous avons pris position : le projet Pipeline Saint-Laurent est plus qu'acceptable pour le comté de Drummond.

Nous avons donc établi trois grands axes autour desquels plusieurs points se grefferont : tout d'abord, la question de la sécurité de la population drummondvilloise en est une de très grande importance et nous constaterons que l'option d'Ultramar réglerait à la fois les problèmes de sécurité et de circulation routière ; ensuite, désireux de prioriser les projets environnementaux, nous voulons souligner les aspects écologiques du projet Pipeline Saint-Laurent ; enfin, quelques calculs ont démontré que la construction et l'exploitation de l'oléoduc pourraient engendrer des retombées économiques intéressantes pour notre MRC.

LA SÉCURITÉ, UNE PRIORITÉ

Par rapport au transport ferroviaire des produits pétroliers, nous sommes très préoccupés par la situation actuelle en matière de sécurité publique dans le comté de Drummond. En effet, la voie ferrée du CN traverse Drummondville sur une distance de six kilomètres, croisant du coup les trois principales rues du centre-ville, c'est-à-dire Lyndsay, Brock et Hériot ainsi que la rue Notre-Dame. Si nous considérons que 80 % des produits raffinés transportés entre Lévis et Montréal-Est, c'est-à-dire 40 000 barils par jour depuis le début des années 2000, le sont par trains-blocs (nommés aussi ultratrans) et qu'Ultramar prévoit doubler sa demande de production d'ici 2009, le comté de Drummond pourrait s'attendre à subir jusqu'à 32 allers-retours hebdomadaires de convois, d'environ 85 wagons-citernes chacun, sur son territoire.

Pour Drummondville, cette prévision de l'accroissement du trafic ferroviaire devient extrêmement significative, puisque chacun des convois paralyse les axes routiers du centre-ville durant plusieurs minutes, qui peuvent s'avérer précieuses dans le cas d'une urgence médicale par exemple. La voie ferrée en milieu urbain s'avère également des plus dangereuses si nous considérons la probabilité d'un déraillement, survenu d'ailleurs à six reprises depuis l'entrée en service du train-bloc en 1995. Les conséquences appréhendées sont désastreuses : les produits raffinés étant hautement inflammables, le déversement d'un wagon-citerne en plein cœur du centre-ville représente un danger d'incendie et d'explosion touchant plusieurs milliers de personnes et d'entreprises. De plus, l'étendu des dégâts devient tout simplement incommensurable en ce qui a trait à la contamination des sols et des égouts, sans compter la congestion des axes routiers de la ville ainsi que la paralysie des activités socioéconomiques.

Par ailleurs, le tracé proposé par Ultramar pour le pipeline le situe justement à la limite ou à bonne distance des périmètres des villes afin de réduire l'impact qu'il pourrait avoir sur le développement urbain et sur le milieu environnant. Aussi, nous avons constaté que le transport des produits pétroliers par pipeline est l'un des modes d'expéditions les plus sécuritaires qui soient pour le transport des hydrocarbures. À ce propos, une récente analyse de l'Office national de l'énergie conclut qu'aucun pipeline de transport d'hydrocarbures construit au cours des douze dernières années n'a connu de rupture, car, depuis 1990, des technologies de pointe ont permis l'amélioration de la qualité des matériaux utilisés dans la fabrication des conduites, leur méthode

de construction a grandement été améliorée et la surveillance ainsi que la sécurité ont été renforcées. La même étude ajoute que depuis vingt ans, il n'y a eu aucun incendie, aucun décès ni blessure à la suite d'un incident survenu sur un pipeline transportant des produits à basse tension de vapeur, de même type que ceux qui circuleront dans le Pipeline Saint-Laurent (essence, mazout domestique, carburant diesel, carburéacteur). L'oléoduc étant exploité de façon continue, il sera soumis à une surveillance continue, 24 heures par jour, 365 jours par année. Advenant une situation anormale, des vannes de sectionnement pourraient être interrompues à distance afin d'isoler le problème et ainsi minimiser les impacts. Pour le comté de Drummond, le pipeline devient donc le mode d'expédition le plus fiable et sécuritaire qui soit, préservant la sécurité et la qualité de vie de la population en évitant les périmètres urbains et les secteurs densément bâtis.

L'ENVIRONNEMENT AU CŒUR DE NOS PRÉOCCUPATIONS

Prônant un virage vert au sein du comté par l'application du plus grand nombre de programmes environnementaux, nous voulons signaler l'aspect écologique du projet Pipeline Saint-Laurent, déjà soumis aux diverses instances gouvernementales, dont le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) ainsi que la Loi canadienne sur les évaluations gouvernementales. Prenant compte de l'étude d'impact sur l'environnement préparée par la firme Groupe Conseil UDA (conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec (L.R.Q., Q-2), au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (Q-2, r.9) et à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (L.R.C., c.37)), nous avons pu relever certains points qui avantagent le projet au détriment du système de transport actuel.

Contrairement aux autres modes de transport que sont le train, le navire ou le camion-citerne, le pipeline ne requiert l'emploi d'aucun combustible fossile, réduisant de façon significative les émissions de gaz à effet de serre (GES). Seules des pompes électriques seraient utilisées pour faire circuler les produits dans le pipeline, une alternative des plus écologiques. De plus, Ultramar s'est engagé à assurer un suivi environnemental tout au long du projet en formant divers comités de liaison, composés de représentants du milieu, qui produiraient des bilans sur une base régulière ; perspective intéressante puisque inexistante actuellement avec le transport par trains-blocs et par navires côtiers.

Le pipeline d'Ultramar serait localisé de manière à éviter les zones habitées, suivant un tracé conçu en fonction d'amoindrir les impacts sur l'environnement et les inconvénients pour la faune et la flore locales ainsi que pour la population drummondvilloise. Si nous tenons compte des oléoducs préexistants, le pipeline aura une incidence pratiquement imperceptible sur le milieu environnant une fois les travaux terminés, enrayant toutes formes de pollution sonore et visuelle. En effet, le passage des nombreux trains-blocs à travers le comté de Drummond incarne un agent pollueur autant visuel que sonore pour les personnes et les entreprises localisées aux abords du chemin de fer, diminuant de façon considérable leur qualité de vie.

DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES POUR LE CENTRE-DU-QUÉBEC

Le projet de construction du Pipeline Saint-Laurent pourrait engendrer des retombées économiques intéressantes pour la MRC de Drummond. Ultramar prévoit d'ores et déjà que l'ensemble des travaux d'exploitation de l'oléoduc n'aurait que très peu ou aucun effet négatif en ce qui a trait à l'aspect socioéconomique et que les travaux de construction du pipeline provoqueraient même des retombées intéressantes pour l'économie locale. D'un côté, 250 000 000 \$ sont prévus par Ultramar pour construire l'oléoduc, soit environ un million de dollars du kilomètre. Comme nous l'avons spécifié ci-dessus, environ 43 kilomètres traverseraient la MRC de Drummond, représentant approximativement 43 000 000 \$ en retombées économiques pour la région. À ce montant s'additionne le revenu des professionnels impliqués tels que les avocats, les notaires, les agronomes, les évaluateurs, les arpenteurs, les ingénieurs, etc. Nous pourrions également recenser une fréquentation accrue des multiples hôtels et restaurants de la région, gratifiant ainsi la main d'œuvre locale.

D'un autre côté, le pipeline est un équipement qui peut être soumis aux taxes municipales et scolaires locales, ce qui génère des retombées fiscales très intéressantes, représentant pour Drummondville un revenu additionnel pouvant atteindre 25 000 \$ par année. De plus, le projet d'Ultramar comprend la construction d'une station de pompage et d'une gare de raclage sur les terres de Saint-Majorique-de-Grantham, aussi soumises à la perception des taxes scolaires et municipales.

CONCLUSION

Nous avons donc abordé plusieurs aspects nous poussant à nous intéresser de plus près au projet de Pipeline Saint-Laurent d'Ultramar. En premier lieu, nous avons constaté que le transport des produits pétroliers par trains-blocs était très dangereux et dérangeant pour les résidants, puisque la voie ferrée traverse le centre-ville tout en coupant les axes routiers majeurs. Nous y avons signalé les probabilités de déraillement, d'incendie et même d'explosion, tout en y notant leur haut degré de dangerosité pour la population. En deuxième lieu, l'aspect écologique du projet a été souligné et nous retiendrons que ce moyen de transport pour les hydrocarbures demeure unique en ce qui a trait à l'absence d'emploi de combustible fossile, réduisant de manière significative les émissions de gaz à effet de serre (GES). En troisième lieu, nous avons calculé que le projet d'Ultramar pourrait engendrer des retombées économiques intéressantes pour la MRC, avec entre autres la contribution aux taxes scolaires et municipales, l'exploitation de la main d'œuvre et des entreprises locales ainsi que l'utilisation des services régionaux.

Nous jugeons qu'Ultramar propose la solution la plus acceptable pour le transport de ses hydrocarbures du point de vue de la sécurité, de l'environnement et de la socioéconomie pour le comté de Drummond, permettant du coup une intégration optimale du projet dans son milieu ainsi que l'amélioration des conditions de vie de la population. Nous aimerions également souligner qu'aucune plainte ni préoccupation d'un de nos concitoyens n'a été rapportée par rapport à ce projet ; nous croyons donc obtenir l'appui de la population. Finalement, pour toutes les raisons que nous avons élaborées ci-dessus, nous croyons que le projet d'Ultramar est souhaitable, car cette option demeure celle qui présente le plus d'impacts positifs pour notre milieu.