



## MÉMOIRE DÉPOSÉ

Dans le cadre des audiences publiques  
du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
(BAPE)  
sur le projet de Pipeline Saint-Laurent  
par Ultramar Itée

Lévis, le 12 avril 2007

---

**POUR UN ENVIRONNEMENT MEILLEUR  
ET AU PROFIT DE LA COMMUNAUTÉ**

## PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION

La Société de développement économique de Lévis (CLD) est un organisme à but non lucratif dont le mandat, conféré en vertu de la Loi sur le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, consiste à favoriser le développement économique, social et culturel durables du territoire de la ville de Lévis.

La SDÉ Lévis est le fruit du regroupement des CLD des MRC des Chutes-de-la-Chaudière et de Desjardins en avril 2001.

Dirigée par un conseil d'administration de 23 personnes dont 18 avec droit de vote toutes plus représentatives les unes que les autres et issues des milieux municipal, des affaires, du travail, de la formation et de l'enseignement, ainsi que des représentants d'entreprise coopérative, de l'économie sociale et de l'environnement, notre organisation travaille quotidiennement à supporter techniquement et financièrement les entrepreneurs individuels et collectifs dans leur projet d'entreprise.

Qu'il s'agisse de la création d'une entreprise, de sa relocalisation, de son développement vers de nouveaux marchés, de l'acquisition d'équipement de production, du transfert de propriété, etc., la SDÉ Lévis a, depuis 1999, investi plus de 5,2 M\$ dans plus de 260 projets d'expansion et/ou de création d'entreprises, ce qui a généré plus de 61 M\$ d'investissements et a permis la création et/ou le maintien de 1 600 emplois. À ce nombre s'ajoutent les 1 800 interventions techniques qui ont été menées auprès des entreprises de Lévis.

Notre mission implique également un rôle de :

- Planification que nous faisons sur une base triennale et qui nous permet d'identifier avec la collaboration du milieu, les grandes orientations de développement qui sont inscrites à l'intérieur de notre Plan d'action local pour l'économie et l'emploi (PALÉE) dont copie est jointe en Annexe 2;
- Acteur du développement en ce sens que la SDÉ Lévis agit en certaines occasions à titre de promoteur du projet;
- Aviseur auprès des centres locaux d'emploi du territoire, quant aux créneaux de développement privilégiés par le milieu et aux besoins des entreprises en matière de main-d'œuvre.

## UNE APPROCHE PARTENARIALE

La force de notre organisation réside dans son approche du développement. Celle-ci se veut mobilisatrice du milieu et donc en partenariat avec l'ensemble des acteurs du développement socio-économique local et régional. Cette approche est de notre point de vue, gage d'une vision intégrée du milieu répondant ainsi efficacement à l'ensemble des besoins de la collectivité.

## UNE STRATÉGIE D'INTERVENTION SIMPLE

La stratégie de développement adoptée par la SDÉ Lévis se présente en trois points :

- Consolider notre économie : en supportant principalement le développement des entreprises manufacturières et de la nouvelle économie (tertiaire moteur) existantes, créatrices de richesse pour notre collectivité;
- Diversifier notre économie : en supportant le développement ou l'établissement d'entreprises œuvrant dans des secteurs nouveaux;
- Améliorer le climat d'affaires : afin de faire de Lévis un milieu dynamique, accueillant et propice aux investissements et à la réalisation de projets structurants.

C'est en fonction de cette approche que nous présentons notre mémoire en faveur de l'implantation du Pipeline Saint-Laurent et notre argumentation supportant cette position.

## MISE EN SITUATION

Tel que décrit dans les documents d'information présentés par le promoteur et selon les renseignements obtenus auprès des experts, la demande en produits pétroliers raffinés a connu, au cours des dernières années, une hausse constante dans les marchés desservis par Ultramar, particulièrement au Québec, mais aussi en Ontario et dans les provinces de l'Atlantique. Tout semble indiquer que cette tendance se maintiendra pour l'avenir prévisible.

Grâce à ses installations de raffinage localisées à Lévis, à la Raffinerie Jean-Gaulin, où elle produit, entre autres, de l'essence, du carburant diesel, du carburéacteur et du mazout domestique, Ultramar est en mesure de répondre à cette demande accrue. Elle doit toutefois diversifier ses modes de transport afin d'assurer un approvisionnement constant de son principal centre de distribution, situé à Montréal-Est.

Les moyens de transport utilisés actuellement entre la raffinerie Jean-Gaulin de Lévis et le terminal montréalais sont les trains-blocs (L'Ultratrain) et les trains conventionnels, les navires côtiers et les camions citernes. Cependant, pour faire face à l'accroissement de la demande, Ultramar devra augmenter considérablement le nombre et la fréquence de ces divers modes de transport efficaces, mais qui présentent toutefois l'inconvénient d'être tributaires des conditions climatiques.

C'est pourquoi Ultramar étudie la possibilité de construire un pipeline – dans le cadre d'un projet appelé **Pipeline Saint-Laurent** – entre Lévis et Montréal-Est. Le pipeline, d'une longueur pouvant atteindre environ 255 kilomètres, constituerait un moyen de transport complémentaire alliant sécurité, fiabilité et respect de l'environnement et permettrait de réduire le recours aux autres mode de transport, principalement les trains-blocs, entre Lévis et Montréal-Est.

Pour le promoteur, la construction d'un pipeline devient donc un élément stratégique de première importance dans un environnement où la demande de produits pétroliers raffinés est en constante croissance.

Par ailleurs, il importe de mentionner que l'étude des impacts environnementaux réalisée conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec, n'a relevé aucun impact majeur tant sur les milieux humain, biologique que physique, découlant de la construction et de l'exploitation du pipeline.

## POURQUOI UN PIPELINE ENTRE LÉVIS ET MONTRÉAL?

Le volume moyen quotidien de produits pétroliers raffinés à transporter entre Lévis et Montréal-Est devrait doubler au cours des prochaines années (100 000 barils par jour).

Si ce volume devait être entièrement transporté par trains-blocs, il faudrait prévoir seize convois hebdomadaires entre Lévis et Montréal-Est, c'est-à-dire un total de 32 allers et retours. En période de pointe, particulièrement en hiver, il faudrait faire passer le nombre de wagons-citernes de chacun des convois, de 68 à 85 unités.

En raison de l'achalandage actuel sur le réseau, le CN a informé Ultramar qu'il ne pourrait répondre qu'à environ 90% de ses besoins, ce qui représente une importante contrainte. De plus, le CN a indiqué à Ultramar qu'il ne peut s'engager formellement au-delà de l'entente actuelle de dix ans, laquelle vient à échéance en 2016. Il devient donc difficile de planifier à long terme le transport des produits par voie ferrée.

Les produits pourraient également être transportés par navires côtiers. D'ici à l'échéance de l'entente avec le CN, en 2016, le volume transporté pourrait passer de 10 000 barils à environ 60 000 barils par jour. Après cette date, si le train-bloc était complètement abandonné, il faudrait transporter par navire 100 000 barils par jour de Lévis à Montréal-Est.

## LES PRINCIPAUX AVANTAGES DU PIPELINE POUR LE PROMOTEUR ET LE MILIEU

Par ce mémoire, la SDÉ de Lévis veut démontrer que le projet de Pipeline Saint-Laurent comporte beaucoup plus d'avantages que d'inconvénients, à tout le moins pour la portion qui traversera le territoire de Lévis.

### \* **Approvisionnement sécuritaire, constant et continu**

Le pipeline est considéré comme l'un des moyens les plus sûrs et les plus efficaces pour le transport des hydrocarbures : il permet de déplacer sans interruption et en toute sécurité des produits d'un point à un autre. Dans le cas du **Pipeline Saint-Laurent**, les produits transportés seraient des liquides dits « à basse tension de vapeur », ou BTV, c'est-à-dire qu'ils sont peu volatils. Selon des statistiques récentes publiées par l'Office national de l'énergie, le transport par pipeline de produits liquides à BTV est celui qui représente le niveau de risque le moins élevé.

### \* **Impacts réduits sur les populations et l'environnement**

Le pipeline projeté serait localisé de manière à éviter les zones habitées, suivant le tracé qui présenterait le moins d'impacts sur l'environnement et d'inconvénients pour la population, la faune et la flore. Une fois le pipeline enfoui à environ un mètre sous terre, l'emprise et toutes les aires de travail sont entièrement restaurées. La technique dite de « forage directionnel » est

généralement utilisée pour le franchissement des rivières, faisant ainsi passer la canalisation sous le lit du cours d'eau. L'écoulement des eaux et la protection de la nappe phréatique font aussi l'objet d'une attention particulière tout au long des travaux de construction. Lorsque ces derniers sont terminés, le pipeline a une incidence pratiquement imperceptible sur le milieu environnant. Dans le cas du **Pipeline Saint-Laurent**, les structures hors sol se limitent, sur un parcours d'environ 250 kilomètres, à :

- deux stations de pompage, dont une localisée à la raffinerie Jean-Gaulin;
- une vingtaine de vannes de sectionnement;
- cinq gares de raclage.

#### **\* Suppression des problèmes liés aux variations climatiques**

Enfoui sous terre, le pipeline reliant Lévis à Montréal-Est éliminerait virtuellement tous les problèmes liés aux intempéries, particulièrement en hiver, lorsque la demande de produits comme le mazout domestique est en hausse. C'est au cours de cette période que le ravitaillement par les modes de transport traditionnels est le plus problématique, compte tenu des conditions météorologiques variables et parfois extrêmes.

#### **\* Réduction des incidences de problèmes techniques**

Au cours des dernières années, avec l'entrée en fonction du train-bloc (L'Ultratrain), on a vécu quelques incidents, pour la plupart sans graves conséquences sur l'environnement ou sur le milieu. Mais l'utilisation du train-bloc pour le transport des produits pétroliers n'est pas sans causer des inquiétudes permanentes aux gens vivant dans les secteurs que traverse la voie ferrée. Sa disparition éventuelle du paysage ne serait pas malvenue, au contraire.

L'exploitation et la gestion d'un pipeline relèvent d'une technologie éprouvée. La construction projetée d'un pipeline reliant les installations de raffinage de Lévis au centre de distribution de Montréal-Est aurait pour effet de réduire le trafic ferroviaire, maritime et terrestre, entre ces deux points, diminuant d'autant les divers incidents techniques occasionnellement liés à ces modes de transport.

#### **\* Réduction des émissions de GES et de polluants**

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 d'autant les émissions de gaz à effet de serre (GES). Seules des pompes électriques sont utilisées pour faire circuler les produits dans le pipeline.

#### **\* Les retombées socioéconomiques**

Le projet représente un investissement de plus de 200 millions de dollars. Sa réalisation entraînera, selon les projections, la création de 2 000 emplois directs et indirects pendant la phase de construction et, par la suite, de 12 postes permanents pour assurer l'exploitation du pipeline.

L'institut de la statistique du Québec estime que le gouvernement fédéral touchera 5,4 millions \$

en impôts sur les salaires et traitements et 625 000 \$ en taxes, alors que le gouvernement du Québec, pour sa part, bénéficiera de revenus de l'ordre de 9,1 millions \$, dont 7,6 millions \$ en impôts et 1,5 millions \$ en taxes. Les recettes fédérale et québécoise de parafiscalité (c'est-à-dire les revenus provenant des cotisations d'organismes tels que la Régie des rentes du Québec, le Fonds des services de santé, la CSST et l'Assurance-emploi) seront respectivement de l'ordre de 2,2 millions \$ et de 11,3 millions \$.

En phase d'exploitation, les dépenses annuelles seront de l'ordre de 5,9 millions \$. De cette somme, un peu plus de 1 million \$ sera versé en salaires aux travailleurs dont l'emploi sera créé par les activités reliées au pipeline.

Toujours selon le modèle de l'Institut de la statistique du Québec, l'exploitation du pipeline entraînera des revenus annuels de 478 000 \$ pour les gouvernements, dont 183 000 \$ pour le fédéral et 295 000 \$ pour le Québec. Les parafiscalités fédérale et québécoise sont respectivement évaluées à 45 000 \$ et 237 000 \$ annuellement. Enfin, il est prévu le versement annuel de plus de 2 millions \$ en taxes municipales et scolaires.

Si le projet va de l'avant, Ultramar souhaite négocier de gré à gré, avec chacun des propriétaires concernés, les servitudes et droits de passage nécessaires à la construction puis à l'exploitation du pipeline. Elle leur versera des compensations monétaires qui prendront en compte les réalités locales du marché. En outre, l'entreprise offrira aux propriétaires touchés par le passage du pipeline des dédommagements pour les pertes et inconvénients causés durant la construction du pipeline.

À cet effet, mentionnons que le promoteur a déjà réalisé une entente avec l'UPA en ce qui concerne les compensations à être payées aux agriculteurs et producteurs forestiers qui seront touchés par le pipeline.

### **\* Favoriser les travailleurs locaux**

Rappelons aussi que la Raffinerie Jean-Gaulin emploie près de 500 travailleurs dont près de 60 % habitent Lévis et sa région immédiate. Ce nombre exclut les quelque 1 000 à 1 500 travailleurs additionnels qu'on trouve sur le chantier lors des programmes annuels d'investissement dans des améliorations à la raffinerie.

Or, le chantier de construction du pipeline va nécessiter l'emploi de centaines de travailleurs spécialisés dans divers métiers de la construction. Plusieurs de ces emplois pourraient être comblés par des diplômé(e)s issu(e)s des centres de formation professionnelle. À cet égard, il est intéressant d'observer, selon une publication de juillet 2006 de la Commission de la construction du Québec, que sur 695 nouveaux travailleurs qui ont intégré le marché de la construction en début d'année 2006 dans les régions de Québec et Chaudière-Appalaches, 558 soit 80 %, sont des diplômé(e)s issu(e)s des centres de formation professionnelle. Le fait que ce secteur d'activité n'échappe pas lui non plus au problème causé par le vieillissement de la main-d'œuvre explique probablement en partie l'arrivée de tant de nouveaux diplômé(e)s.

Cette statistique nous semble des plus pertinentes à citer puisque la Commission scolaire des Navigateurs, qui dessert entre autres le territoire de la ville de Lévis, offre plusieurs options d'enseignements qui peuvent être en lien direct avec les besoins du projet pendant sa phase de construction. L'électricité (CFP de Lévis), l'opération et la conduite d'engins de chantiers (Centre national de conduite d'engins de chantiers de Saint-Jean-Chrysostome), la soudure (CFP de Lévis) sont autant de domaines où des cohortes de finissantes et de finissants pourraient, au terme de leurs études, se retrouver sur le chantier du Pipeline Saint-Laurent.

De plus, dans le domaine de la formation continue et du service à l'entreprise l'intervention des formatrices et des formateurs de ces centres de formation ainsi que celle du CEGEP de Lévis-Lauzon pourraient s'avérer très utile et même essentielle dans le but de parfaire les connaissances des employées sous-contractants pour le projet.

Quant à notre capacité à accueillir et à réaliser un projet de cette envergure comme communauté, il faut savoir que le territoire de la ville de Lévis peut compter sur un bassin de plus de 2 861 travailleuses et travailleurs ayant leur certificat de compétences (apprenti, compagnon et occupation). Ces derniers pourront donc répondre en partie aux besoins du projet sans compter sur la disponibilité des 17 600 et travailleuses et travailleurs disponibles dans les régions de Québec et de Chaudière-Appalaches.



## ULTRAMAR ET LA COMMUNAUTÉ

Pour Ultramar, le dialogue et la collaboration avec les interlocuteurs de la communauté permettent de créer des liens qui ne peuvent qu'améliorer les façons de faire de l'entreprise. La Raffinerie Jean-Gaulin de Lévis est implantée le long de l'autoroute Jean-Lesage depuis plus de 30 ans, à proximité de milieux habités.

Ses dirigeants ont toujours manifesté leur volonté et leur intérêt à cohabiter de la meilleure façon possible avec la communauté. Les divers projets d'expansion qui ont eu lieu au fil des années en ont fait la raffinerie la plus moderne et la plus sécuritaire au Canada, si ce n'est en Amérique du Nord.

De plus, non seulement la société s'implique-t-elle de façon directe dans la communauté, mais ses dirigeants et son personnel s'engagent eux aussi personnellement dans des organisations socio-communautaires, sportives, culturelles ou autres, notamment dans les milieux d'affaires.

### \* **Comité de liaison de la raffinerie Jean-Gaulin**

Priorisant des liens sociaux basés sur le respect et la confiance, la raffinerie Jean-Gaulin a créé un comité de liaison avec la communauté. De l'information concrète sur les activités de l'entreprise est accessible : risques potentiels entourant la raffinerie, nouveaux projets, impact environnemental, mesures de prévention et d'urgence.

Représentants du voisinage et autres organismes peuvent donc évaluer les implications et assurer un suivi. Ainsi, les participants à ce comité peuvent :

- \* échanger sur les activités de la raffinerie;
- \* donner leurs opinions et faire leurs recommandations sur les opérations en cours et les nouveaux projets;
- \* suivre le déroulement des activités pendant la réalisation des projets;
- \* relayer les renseignements aux citoyens et aux organismes du milieu;
- \* faire connaître les préoccupations des citoyens;
- \* faire connaître le comité auprès de la population.

Le comité de liaison est composé de quatorze (14) membres représentant différents milieux de la communauté, soit :

- \* le voisinage immédiat des installations de la raffinerie (chemin des Îles et rue Saint-Laurent);
- \* le Regroupement pour la mise en valeur du secteur de la rue Saint-Laurent (près du quai);
- \* les organismes socio-économiques (SDE de Lévis, UPA, Chambre de commerce de Lévis);
- \* les groupes environnementaux (AQLPA, CRECA, GIRAM, ZIP Québec/Chaudière-Appalaches);
- \* les milieux municipal et gouvernemental (Ville de Lévis, MENV, Direction de santé publique).

Par exemple, lors d'une récente rencontre de ce comité qui se réunit au besoin quelques fois par année, les participants ont pu prendre connaissance d'un projet d'amélioration du secteur des quais, rue Saint-Laurent, de façon à atténuer les impacts visuels des installations pour les citoyens et pour les utilisateurs de la piste cyclable « Le Parcours des Anses ».

On installera également un belvédère permettant d'observer le fleuve et les milieux riverains en plus d'atténuer la présence des tuyaux en bordure du fleuve par l'ajout d'une clôture galvanisée.

### **\* Le parc des Écartis (Boisé Davida)**

Ultramar s'est porté acquéreur il y a quelques années du Boisé Davida, à l'est de la raffinerie, devenu depuis le parc des Écartis, pour assurer la protection de cette zone tampon et de ce milieu naturel exceptionnel.

Ultramar poursuit également ses efforts pour consolider la zone verte ceinturant ses installations lévisiennes, améliorant du même coup la qualité du milieu pour ses voisins et l'ensemble des résidents du secteur.

### **\* Autres engagements**

La Raffinerie Jean-Gaulin est également engagée auprès de diverses organisations, dont :

- \* Campagne annuelle de financement (tournoi de golf) dont les profits sont versés à des organisations oeuvrant auprès des enfants;
- \* Opération jouets qui permet de recueillir des jouets neufs et usagés, les réparer, les nettoyer, les emballer et les remettre à des enfants démunis de la région à Noël;
- \* Nettoyage annuel des berges du fleuve Saint-Laurent avec la Ville de Lévis;
- \* Université Laval (chaires de recherche et équipe de football Rouge et Or) ;
- \* Comité mixte municipalités / industries (CMMI) ;
- \* Retombées du développement de la raffinerie sur la communauté avoisinante.

## UN PROJET AMBITIEUX MAIS JUSTIFIÉ

Le projet de construction du Pipeline Saint-Laurent est certainement un projet ambitieux, sur le plan technique et technologique, mais également justifié compte tenu des impératifs que vit l'industrie pétrochimique actuellement, et ceux qui se préparent pour les années à venir.

Bien sûr, l'augmentation de la production à la raffinerie Jean-Gaulin qui est directement reliée à ce projet de pipeline, va contribuer à augmenter localement les émissions de gaz à effet de serre (GES). Mais comme les installations d'Ultramar à Lévis émettent moins de ces polluants dans l'atmosphère que les autres installations du genre d'où on importe des produits qui sont raffinés ici, c'est toute la planète qui y gagne.

La SDÉ de Lévis est d'avis que le promoteur a démontré de façon claire qu'il était un bon citoyen corporatif et qu'il a à cœur le développement de la communauté en même temps que celui de ses installations.

Ainsi, les projets de réduction du soufre dans l'essence et le carburant diesel, réalisés au cours de 3 dernières années aux montants respectifs de 300 \$ et 350 M \$, en sont des exemples éloquents. Qui plus est, ces projets spécifiques contribuent de façon directe au mieux-être de la société québécoise puisqu'ils ont un effet sur la réduction de la pollution émise par le parc automobile québécois dans son ensemble.

Ultramar, par le biais de sa Raffinerie Jean-Gaulin de Lévis, a un souci constant de l'environnement et un impact majeur sur la communauté. Ses commandites d'événements, son engagement dans le parc des Écartés, les travaux du comité de liaison, sont autant d'éléments favorables à son déploiement chez nous. Comme nous l'avons demandé aux promoteurs du projet Rabaska, nous croyons que la société Ultramar pourrait encore améliorer sa contribution aux milieux sociocommunautaires en participant à la mise en place d'un Fonds de développement communautaire de 1 M\$. La contribution d'Ultramar pourrait être de 300 000\$.

Dans le même sens, nous croyons opportun que le projet de Pipeline Saint-Laurent débouche sur la participation d'Ultramar à la création d'une Chaire en efficacité énergétique au Campus de Lévis de l'UQAR. Il s'agirait d'une contribution de grande valeur à l'enrichissement de la recherche et de la formation supérieure en matière d'efficacité énergétique et, du même coup, un apport exceptionnel à notre milieu.

Enfin, puisque l'actuel tracé qu'utilise quotidiennement le CN pour transporter les trains-blocs d'Ultramar passe au cœur d'un développement domiciliaire, hôtelier, institutionnel et commercial (plus de 100M \$ d'investissement annoncés), il nous semble clair et évident que l'augmentation de l'achalandage prévu dans ce secteur au cours des prochaines années supporterait bien mal un accroissement de la fréquence des trains-blocs sur le boulevard Alphonse-Desjardins advenant le rejet du projet de Pipeline Saint-Laurent. Il faut également se rappeler que le boulevard Alphonse Desjardins est dans un sens une voie d'accès principale vers l'Autoroute Jean Lesage et de l'autre une voie d'accès à la Cité Desjardins (siège social du Mouvement Desjardins).