

Mémoire à la commission du BAPE sur la Construction du pipeline St-Laurent

Présentation : Mon nom Denis Durand, je suis économiste de formation, et je présente aujourd'hui à la commission en mon nom personnel et non pour une entreprise en particulier. Je dois souligner cependant que mon métier m'amène à revoir des projets d'investissements depuis plus de trente ans, en tant que conseiller en placements pour une grande société de gestions d'actifs financiers dont le siège social est situé à Montréal. Cette société se nomme Jarislowsky, Fraser Ltée.

Intérêt pour le projet

En tant qu'ancien analyste pétrolier pour le compte de la Caisse dépôt et de placements du Québec, la situation de l'approvisionnement pétrolier tant sur la scène mondiale que locale a toujours suscité un vif intérêt pour des raisons de sécurité, de conditions de vie, d'environnement et de croissance économique. Mon intervention a plutôt pour but de faire comprendre les enjeux globaux qui influenceront les décisions qui seront prises à l'égard de ce projet.

En premier lieu, au delà des interventions des individus et des entreprises locales qui font valoir les conséquences et les désagréments qui peuvent affecter leur mode de vie et les ajustements qui devront être faits pour continuer d'opérer leurs entreprises, il y a lieu pour la commission de considérer le bien être environnemental et économique de l'ensemble des québécois sans qu'il ne soit évalué à la pièce en fonction des seules interventions des personnes touchées individuellement ou en groupe par ce projet.

En deuxième lieu, le report ou l'annulation d'un tel projet pourrait comporter des conséquences beaucoup plus sérieuses pour la sécurité de l'approvisionnement pétrolier et la protection future de l'environnement des québécois. Les éléments suivants doivent être considérés :

La sécurité : A l'analyse des facteurs qui ont été soulevés tant par le promoteur que par les différents représentants des ministères et organismes gouvernementaux, il appert que les avantages au niveau de la sécurité du transport des produits pétroliers est éminemment supérieure par pipeline que par voie fluviale, par rail ou par camionnage sur route. A cet effet faut-il souligner, que pour le CN seulement, le nombre d'accidents a triplé au cours des cinq dernières années. Inutile d'imaginer ce que comporterait le doublement du nombre de convois par rail pour expédier simplement la première augmentation du volume de produits importés, résultant de ses activités de raffinage.

La deuxième solution, ne suscite guère plus d'enthousiasme.

L'accroissement du nombre de navires sur le fleuve et à l'embouchure du Port de Montréal représentent des risques que l'industrie de la pêche locale et de la navigation de plaisance ne saurait supporter sans

contestation évidente. Quant à la troisième solution, le camionnage, tant du point de vue de la sécurité que des coûts économiques, il est illusoire de la considérer et priverait les autres secteurs industriels qui doivent se confier au transport routier, de la sécurité existante et de la disponibilité d'un trafic raisonnable.

Les approvisionnements

Un autre élément à considérer, c'est la sécurité des approvisionnements et son impact sur la stabilité des prix. A cet égard, deux événements retiennent notre attention : les ouragans Katrina et Rita à l'automne de 2005 et la rupture des approvisionnements en provenance de la raffinerie de Sarnia plus récemment.

La catastrophe écologique et économique causée par les ouragans en Louisiane est venue souligner la forte interdépendance des marchés Pétroliers en Amérique du Nord, particulièrement en ce qui concerne les produits raffinés. La pénurie de produits a eu pour effet de solliciter grandement les raffineries de l'est canadien et les prix de l'essence ont bondi rapidement de plus de \$0.40 le litre, pour toucher directement les manufacturiers, les producteurs agricoles et l'industrie agro-alimentaire.

Dans la même veine, l'interruption de la production à la raffinerie de Sarnia, a requis l'intervention des autres raffineurs et a provoqué une hausse des prix. Toute limitation dans la libre circulation des produits a pour conséquence de créer des goulots d'étranglement qu'un pipeline pourrait plus aisément combler à court terme sans taxer indûment les autres systèmes de transport et qui pourrait contribuer à la stabilité des prix, tout en limitant l'impact pour l'environnement.

Acceptabilité dans le milieu

Le projet est, quant à nous, acceptable pour la population et l'environnement surtout, et ce pour plusieurs raisons :

1. Il représente une meilleure solution de transport, plus sécuritaire et moins dommageable pour l'environnement que la route, le rail ou la voie fluviale.
2. Il s'avère une solution économique à moyen et à long terme
3. Il permet aussi d'accroître les volumes de transport dans le futur sans Investissement additionnel de la part du secteur public.
4. Il permet aussi d'avoir recours à des importations appropriées, en termes de qualité de brut, qui procureront les produits spécifiques à la demande québécoise, puisque le brut disponible en provenance de l'ouest, consistera de plus en plus en du brut lourd.

5. Le projet est faisable à la condition qu'on puisse honorer de façon raisonnable les demandes de compensation des propriétaires qui sont touchés dans l'exploitation de leur propriété, non seulement quant à la jouissance qu'ils en retiennent, mais en considération d'un mode de revenu existant.

Recommandations

Le projet devrait être accepté par ce qu'il est celui qui comporte le moins d'aspects négatifs en termes d'environnement, de sécurité et de coûts économiques futurs.

Cependant, les éléments suivants devraient faire l'objet d'analyse, de planification et d'une attention particulière de la part des gouvernements et des entreprises concernées :

1. **Même, suite à une compensation, des banques de terres devraient être réservées et proposées pour les agriculteurs les plus touchés, car elles deviennent nécessaires pour sauvegarder la productivité de leur entreprise.**
2. **Il y aurait lieu pour les différents ministères et organismes gouvernementaux de se concerter pour créer à l'avenir des couloirs d'infrastructures pour éviter de gruger constamment sans coordination les terres agricoles, alors que les organismes qui requièrent des servitudes supplémentaires sont tous des créatures de l'état ou des organismes gouvernementaux à qui on doit se référer pour en obtenir.**