

Déposé le : 19 octobre 2010

No : CAPERN-033

Secrétaire : 



SYNDICAT CANADIEN
DES COMMUNICATIONS,
DE L'ÉNERGIE ET DU PAPIER



**La sécurité énergétique du Québec commande que
les trois raffineries demeurent opérationnelles**

Présentation du Syndicat des travailleurs de Shell
Section locale 121 du Syndicat canadien
des communications, de l'énergie et du papier (SCEP-FTQ)

Dans le cadre du mandat d'initiative
concernant la sécurité des approvisionnements
en produits pétroliers

Commission parlementaire de l'agriculture,
des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles

19-20 octobre 2010

Madame la ministre,

Mesdames, Messieurs les députés,

Sont présents avec moi deux employés de Shell, membres du Syndicat et qui sont affectés à la gestion des bateaux. Il s'agit de M. Philippe Chénier, qui travaille à la répartition, au quai ainsi qu'au parc de réservoirs et de Mme Sylvie Turcot, en charge de la planification au département Economic & Scheduling à la raffinerie. Je vais vous demander de nous assermenter afin d'éviter que nous n'ayons à subir de représailles de la part de Shell en raison de notre présence ici.

Merci de nous recevoir, mais surtout merci de tenir ces audiences sur le rôle de la raffinerie Shell dans le maintien de la sécurité énergétique du Québec.

Je voudrais saluer les travailleurs de la raffinerie qui sont ici aujourd'hui pour témoigner à quel point ils veulent qu'elle demeure en opération.

Depuis 10 mois, nous mettons tout en œuvre pour que cette raffinerie continue d'opérer.

Voici les 7 grandes raisons pour lesquelles il ne faut pas autoriser sa démolition :

- 1- Elle est **rentable**. Elle a généré des profits tous les ans depuis 18 ans, sauf en 2009, qui a été une mauvaise année pour l'ensemble de l'industrie. Bien qu'elle n'ait pas été entretenue comme elle aurait dû l'être depuis un an et demi, les deux premiers trimestres de 2010 indiquent qu'elle est tout à fait profitable.
- 2- Elle prend avantage d'un **marché privilégié** auquel elle fournit des produits spécifiques que les autres raffineries ne produisent pas ou pas assez, comme du carburant pour les avions.
- 3- Elle est responsable de **800 emplois directs** de qualité et de **3 500 emplois indirects**.
- 4- Elle génère des **retombées économiques de 240 M \$ par année**, selon une étude du SCEP, réalisée en juillet 2009 avec la collaboration du gouvernement du Québec.
- 5- Contrairement à ce que Shell laissait entendre, probablement pour décourager d'éventuels acheteurs, la raffinerie correspond aux **standards corporatifs** les plus exigeants tant pour la **productivité** que pour les **normes environnementales**.

- 6- La fermeture de la raffinerie pourrait provoquer celle **de sa voisine, Suncor**, qui se concentre davantage sur les activités en amont. Cela signifierait alors la perte des 2/3 de la capacité de raffinage au Québec. Il semble que Suncor ait décidé de ne pas se présenter devant cette commission. C'est dommage parce que nous aurions aimé avoir des explications. Car, quand elle a cessé la construction du « coker » à la fin 2009, la direction a annoncé qu'elle allait réévaluer sa position face à la raffinerie dans deux ans. Cela coïncide à peu près avec la fin des ententes de partage de coûts, qui obligent Shell à continuer de payer sa part pour le pipeline et pour Marsulex jusqu'en 2015. Tout semble donc converger vers une fermeture de Suncor après cette date.
- 7- Finalement, la fermeture de Shell annoncerait **le début de la fin de la grappe industrielle pétrochimique.**

Mais revenons plus spécifiquement au maintien de la sécurité énergétique du Québec.

Il faut se rappeler que la *Loi sur les produits pétroliers* a été adoptée en 1986, suite à la fermeture de Gulf, qu'elle a pour but d'assurer le maintien et la sécurité des approvisionnements en produits pétroliers. Son article 15 prévoit que : « *nul ne peut démolir en tout ou en partie un établissement de fabrication de produits pétroliers sans l'autorisation préalable du ministre et le cas échéant aux conditions fixées par ce dernier.* »

Pour saisir l'esprit de cette loi, il faut lire un article récent dans le journal *Le Devoir*, où le ministre responsable de son adoption à l'époque, M. John Ciaccia, en explique les fondements. C'est en annexe de notre document.

Cette loi est donc une poignée que s'est donnée le gouvernement pour éviter que la sécurité énergétique du Québec ne soit mise en péril. Elle n'a jamais été testée avant aujourd'hui puisque le seuil critique de la quantité de produits raffinés ici versus notre consommation n'a jamais été franchi. Nous avons toujours raffiné l'équivalent de ce que l'on consommait, ou plus. La fermeture éventuelle de la raffinerie nous amènerait sous ce seuil critique, c'est pourquoi la ministre ne peut accorder à Shell l'autorisation de la démolir.

Car, ce faisant, non seulement le Québec perdrait presque 30 % de sa capacité de raffinage, ce qui le placerait dans une situation de dépendance face aux importations, mais le gouvernement permettrait que soit posé un geste irréversible. Parce qu'une fois la raffinerie démolie, il n'y a plus de retour en arrière possible, les chances qu'une autre raffinerie soit construite étant pratiquement nulles.

Comme société, choisir d'être dépendants des importations de produits raffinés pour notre consommation est tout simplement aberrant sachant que le Canada est la deuxième réserve mondiale de pétrole après l'Arabie saoudite. Une source de brut à notre disposition à condition qu'on dispose des installations pour le raffiner !

La sécurité énergétique doit être envisagée dans une perspective de long terme et non à courte vue. À l'heure actuelle, les trois raffineries produisent des quantités de raffiné légèrement supérieures à la consommation des Québécois. Mais, il faut tenir compte que l'économie américaine fonctionne au ralenti, que la demande, notamment industrielle, n'est pas à son maximum et prendre des décisions de longue portée.

Il faut savoir qu'il existe entre les trois raffineries en opération une forme d'entraide dans les cas de bris d'équipements, d'urgences ou d'arrêts planifiés de production. Cela fait en sorte que si l'une a un problème, les autres peuvent temporairement suppléer aux besoins. Avec une raffinerie en moins, les risques de rupture de stock seraient beaucoup plus importants.

Le brut qui est raffiné par Shell et Suncor arrive par le pipeline Portland-Montréal. Même avec les trois raffineries en opération, environ cinquante bateaux de produits raffinés par année sont nécessaires pour répondre aux différents besoins. Ils arrivent par le fleuve St Laurent. Si la raffinerie Shell fermait, il faudrait ajouter à cela, les quelque 110 000 barils par jour qu'elle produit. Cela voudrait dire, selon le tonnage des bateaux pouvant se rendre au quai, au moins un bateau aux deux jours, soit 150 bateaux de plus que les 50 pour un total de 200.

Shell tente de vous rassurer en parlant de ses contrats à long terme pour l'approvisionnement, mais peut-elle GARANTIR ces approvisionnements? Aucunement. Peut-elle GARANTIR qu'en augmentant la fréquence des bateaux, on n'augmente pas le risque d'incidents sur le fleuve ? Aucunement. Peut-elle GARANTIR qu'un conflit dans la zone du pays d'où elle importe ou sur la route des bateaux ne causerait pas de rupture d'approvisionnement ? Aucunement. Peut-elle GARANTIR que jamais la météo, des bris mécaniques sur les bateaux ou autres situations d'urgence ne mettront pas à risque les arrivages de produits ? Aucunement. Il n'y a qu'à voir la grève des raffineries en France actuellement pour comprendre leur caractère stratégique.

De plus, Ultramar, dans une demande récente à la Cour supérieure pour exproprier en mode accéléré en vue de construire son pipeline, annonce des pénuries de produits pétroliers au Québec et indique que la demande des consommateurs continue d'augmenter.

Avec les trois raffineries qui produisent l'équivalent de sa consommation, le Québec est dans une situation géopolitique idéale pour sa sécurité énergétique. Car, si jamais un problème d'approvisionnement se produisait, le Québec pourrait recevoir le brut canadien dont il a besoin

et, grâce à la capacité des trois raffineries en opération, répondre aux besoins des Québécois. C'est cette situation qui serait mise à risque si le gouvernement autorisait la démolition de la raffinerie Shell.

Regardons maintenant l'expérience terrain que l'on a de l'approvisionnement par bateau. Shell a refusé de nous présenter le plan qu'elle a déposé au gouvernement. Nous n'avons donc pas pu en prendre connaissance et en faire une critique éclairée.

Shell a dit aux employés que son plan est fondé sur le fait que les bateaux arriveront à temps (on-time) et que leur contenu sera conforme aux spécifications requises (on-spec). Pour nous, qui vivons avec ses réalités au quotidien, c'est de la pure science-fiction!

Car, si le passé et le présent sont garants de l'avenir, on estime que 80 % des bateaux n'arrivent pas à la date prévue, ce qui pose des problèmes de logistique de réservoirs considérables. En fait, si le bateau arrive en avance et que les réservoirs sont encore pleins, il doit se « stationner » sur le fleuve et « attendre ».

Pour savoir si le contenu des bateaux est conforme aux spécifications, des échantillons sont prélevés aux Escoumins, le bateau continue sa route pendant qu'ils sont analysés et c'est souvent au moment où il est rendu près de Québec que l'on apprend s'il y a des problèmes de conformité et de quoi il s'agit. Quand ça arrive aujourd'hui, avec la raffinerie en opération, on peut traiter le contenu pour le rendre conforme, mais une fois la raffinerie démolie, qu'arrivera-t-il ? Shell nous a répondu que les bateaux off-spec seront retournés à l'expéditeur ! Cela augmentera d'autant la circulation sur le fleuve. L'autre possibilité, c'est qu'ils soient traités par une autre raffinerie, mais encore faut-il qu'elle ait des disponibilités.

Car, il faut bien comprendre qu'un terminal, ça distribue des produits, ça ne les transforme pas ! Avec la raffinerie en opération, quand les produits raffinés importés n'ont pas la bonne tension de vapeur ou l'indice d'octane requis ou encore quand ils ont été corrompus dans les cales, ce qui est fréquent, il est possible de les traiter. Cela est d'autant plus important qu'au Québec, les exigences pour la tension de vapeur varient selon les saisons. Pour fournir des produits conformes, il faut pouvoir procéder à des mélanges, ce qui ne pourra plus être fait par un simple terminal.

Pour se convaincre que ces risques sont bien réels, regardons par exemple ce qui s'est passé quand les stations de Shell ont manqué de produits en juin dernier : c'est parce qu'Ultramar était en baisse de production suite à un incident, que la raffinerie Shell ne fonctionnait pas à pleine capacité en raison du mauvais entretien des mois précédents et du fait que les bateaux

attendus ne sont pas arrivés à temps. On peut aisément comprendre que ce type de problèmes a plus de chance de se reproduire, une fois la raffinerie Shell démolie.

Qu'arrivera-t-il dans les cas d'urgence, si les bateaux sont off-time et off-spec et que l'armée doit réquisitionner le carburant d'avions, comme elle l'a fait durant la crise du verglas, la crise humanitaire en Haïti ou l'envoi de troupes en Afghanistan ?

Est-il nécessaire de se rappeler que le débat qui nous réunit prend sa source dans la confrontation entre les intérêts corporatistes à court terme de Shell et les intérêts collectifs à plus long terme que doit défendre le gouvernement.

À titre d'exemple, on peut questionner la légitimité d'une demande de dérogation de Shell, qui souhaite éviter d'adapter les bornes d'incendie à son quai pour accueillir des bateaux de plus grand tonnage.

Il en est de même pour la protection de l'environnement alors que Shell, cherchant à se soustraire à des obligations liées à la conversion en terminal, procède en demandant des certificats d'autorisation à l'environnement pour de petites portions de travaux plutôt que globalement. Elle se trouve à obtenir des autorisations à la pièce pour faire indirectement ce qu'elle ne pourrait faire directement et éviter de s'acquitter de ses obligations de décontamination.

C'est probablement aussi la quête de profits à court terme, qui motive Shell à tout faire pour convertir ses installations en terminal. Cependant, lorsque le « crack spread » prendra du mieux, suite à la réduction des capacités de raffinage mondiales, il sera trop tard pour revenir en arrière.

C'est donc avec une vision à long terme que le gouvernement doit agir dans ce dossier, la même vision que celle du législateur, qui a eu la sagesse d'empêcher une démolition si celle-ci avait pour conséquence d'hypothéquer le maintien et la sécurité des approvisionnements. Les options s'offrant à Shell sont donc de :

- 1- Continuer à opérer la raffinerie
- 2- La mettre en cocon urgemment avant le gel, en prévision d'un éventuel redémarrage
- 3- La vendre.

C'est dans cet esprit que le syndicat a saisi les tribunaux afin d'empêcher la démolition de la raffinerie par des gestes délibérés ou des omissions d'entretien programmé rendant ainsi les équipements progressivement inutilisables.

En ce qui concerne la vente, là aussi Shell a fait un travail constant pour ne pas que ça fonctionne. D'abord, en agissant en vendeur qui ne veut pas vendre, faisant fuir les acheteurs, puis en faisant tout pour décourager les acheteurs trouvés par le comité Fortier, comme cela a été démontré devant le comité parlementaire à Ottawa. Et finalement, en mettant suffisamment de conditions inacceptables pour que le dernier acheteur mette fin aux discussions. M. Claude Delage de IBS Capital, mandaté par le comité Fortier dans ce dossier, pourra fournir davantage d'explications ultérieurement.

Mais, ce que vous devez savoir, c'est qu'à partir du moment où Shell constatera qu'elle ne peut obtenir l'autorisation de démolir ses installations pour des raisons de sécurité énergétique, que son plan ne répond pas aux exigences de la loi, les chances sont qu'elle décidera de vendre et que des acheteurs intéressés seront au rendez-vous. Car, je vous le rappelle, cette raffinerie que Shell veut fermer est rentable, elle dispose d'un marché privilégié, elle peut compter sur une main-d'œuvre qualifiée, dont plus de la moitié a moins de 40 ans, des gens qui ne demandent qu'à continuer à travailler pour que le Québec soit en état de sécurité énergétique.

Je vous remercie de votre attention.

ANNEXE 1

LE DEVOIR.com
Libre de penser

Après la fermeture de Gulf, en 1986, Québec s'est donné les moyens d'agir

La fermeture de Shell constitue le premier test de la loi de John Ciaccia

François Desjardins 18 septembre 2010 Actualités économiques

Près de 25 ans après son adoption par les libéraux de Robert Bourassa, la Loi sur les produits pétroliers, qui a pour objectif de baliser les démolitions de raffineries, vit son

premier test. Un baptême très tardif pour une pièce législative votée dans l'unique but d'éviter des épisodes de destruction comme celui observé à la raffinerie Gulf en 1986, sous le regard horrifié d'un gouvernement impuissant.

La pétrolière Shell attend toujours l'autorisation de la ministre des Ressources naturelles pour savoir si elle peut procéder à la déconstruction de sa raffinerie, qu'elle veut convertir en simple terminal de carburants. Puisqu'aucune raffinerie n'a fermé ses portes depuis les années 1980, il n'y a ni précédent ni jurisprudence.

La ministre, Nathalie Normandeau, a indiqué jeudi qu'elle ferait connaître d'ici la fin du mois le fruit de sa réflexion, laquelle s'appuiera sur l'analyse qu'a faite son ministère au sujet du plan d'approvisionnement du terminal. Shell a déposé sa demande en avril, et si le délai semble long, sachez qu'aussi récemment que dans les années 1980, les compagnies n'avaient aucun compte à rendre.

«J'étais préoccupé par les fermetures de raffineries, et je voulais éviter qu'elles se fassent unilatéralement et arbitrairement», se rappelle John Ciaccia, qui a été ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles de 1985 à 1989, lors d'un entretien avec Le Devoir. «C'est pour ça que j'ai fait adopter la Loi.»

À l'époque, le ministre libéral est sous le choc de la fermeture de la raffinerie Gulf, passée aux mains d'Ultramar en 1985 dans le cadre d'une transaction de 120 millions qui regroupe les actifs de Gulf au Québec et dans les Maritimes. Ultramar, qui appartient alors à des intérêts britanniques, annonce ses couleurs très tôt: les installations ne figurent pas dans ses plans d'avenir. En 1986, les 400 travailleurs de Montréal-Est se font montrer la porte.

La compagnie ne perd pas de temps. Au mois d'août 1986, les travaux de démantèlement vont si vite que même le ministre fédéral de l'Énergie, Marcel Masse, s'en mêle. Il écrit au président du conseil d'Ultramar, Laurier Woodruff, et lui fait valoir que la démolition s'assimile à une «politique de terre brûlée».

Lors d'une réunion de l'aile québécoise des conservateurs fédéraux, M. Masse affirme aux journalistes que les photos qu'on lui a montrées «révèlent une attitude de destruction presque systématique».

«Éviter des situations»

L'année suivante, Québec adopte des règles d'encadrement, y compris le mécanisme d'autorisation ministérielle. «Je crois qu'il est devenu important ou nécessaire pour nous d'inclure une telle mesure pour éviter le genre de situation que nous avons vécue l'année

dernière à l'une des installations importantes dans l'est de Montréal, quand la société qui en était propriétaire a commencé la démolition de ses installations, dit M. Ciaccia à l'Assemblée nationale en décembre 1987. Nous avons pu éviter la démolition totale; néanmoins, un certain dommage a été fait.»

La Loi sur les produits pétroliers, amendée à quelques reprises depuis, stipule essentiellement que «nul ne peut démolir en tout ou en partie un établissement de fabrication de produits pétroliers sans l'autorisation préalable du ministre et, le cas échéant, aux conditions fixées par ce dernier». Aussi, elle a pour objectif «d'assurer le maintien et la sécurité des approvisionnements en produits pétroliers».

Sans loi, cependant, le ministre tente de stopper la démolition des installations de Gulf en montant au front à mains nues. «Je me souviens d'avoir appelé le patron de Gulf à Toronto, dit M. Ciaccia. Je lui ai dit: "Écoute, on ne peut pas faire ça dans l'est de Montréal".»

Les négociations prennent alors une tournure particulière: Québec accepte de prendre en charge une partie de la raffinerie... pour un dollar. Quelques mois passent et le gouvernement Bourassa annonce qu'il la revend, toujours pour un dollar, à Lavalin, qui veut relancer la production de phénol et réembaucher 100 des 400 travailleurs. Le patron de Gulf est furieux.

«Il m'avait appelé et il était en maudit, se souvient M. Ciaccia. Il me l'avait vendue pour un dollar et je pense qu'il croyait que je ne ferais rien avec. Quand j'ai annoncé que ça serait une usine de pétrochimie, il m'a engueulé.»

À Montréal-Est, Shell a déjà commencé à vidanger certains tubes cet été, perçant des trous qui ont incité le syndicat à s'adresser aux tribunaux pour faire stopper les travaux. Jeudi, un juge a estimé que ceux-ci n'ont rien d'une démolition.

Parallèlement au démantèlement de la raffinerie, une opération qu'elle prévoit pour l'été 2011, Shell tient mordicus à son projet de terminal de carburants. Celui-ci recevrait ses produits raffinés par bateau, et fait suite à de grands efforts déployés, en vain, pour vendre la raffinerie. Shell a dit être de bonne foi, mais le syndicat et le comité de relance se sont demandé si la compagnie n'a pas fait semblant de vouloir vendre ses installations pour éviter de dire quel était son véritable plan.

Ultramar veut exproprier en mode accéléré

AGENCE QMI

QUÉBEC — La pétrolière Ultramar demande à la Cour supérieure de l'autoriser à exproprier en mode accéléré les propriétaires terriens situés sur le tracé de son futur pipeline qui reliera la raffinerie de Lévis à son centre de distribution de Montréal.

Ultramar affirme que la réalisation de son projet de 350 millions \$ sera mise en péril si les travaux préparatoires à la construction du Pipeline Saint-Laurent ne peuvent être entrepris cet automne.

Pénurie appréhendée

L'entreprise ajoute, dans sa requête, que l'annulation de son projet pourrait causer des pénuries de produits pétroliers

au Québec, d'autant plus que la demande des consommateurs en produits pétroliers continue d'augmenter.

Le Pipeline Saint-Laurent traversera 32 municipalités et 815 lots sur 245 kilomètres entre Lévis et Montréal-Est. Ultramar soutient avoir conclu des ententes de gré à gré avec 611 propriétaires, qui ont accepté que le pipeline passe sur leurs terres moyennant une indemnité.

L'entreprise dispose d'un pouvoir d'expropriation à l'endroit des propriétaires qui s'opposent au tracé du pipeline.

Dix-huit propriétaires contestent l'avis d'expropriation en cour supérieure et 4 autres propriétaires pourraient encore faire

Ces contestations ont pour effet de suspendre le processus d'expropriation.

Le
é
cr
da
c
d
vite
dré
ar



