

Déposé le : 19 octobre 2010

No : CAPER-N-036

Secrétaire : 

Mémoire

de la

**Fédération des travailleurs et travailleuses
du Québec (FTQ)**

et du

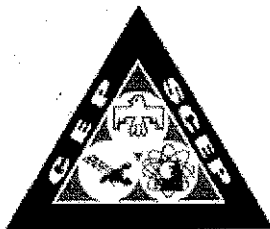
**Syndicat canadien des communications,
de l'énergie et du papier (SCEP)**

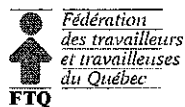
**présenté à la
Commission de l'agriculture, des pêcheries,
de l'énergie et des ressources naturelles**

dans le cadre du

**mandat d'initiative concernant la sécurité
des approvisionnements en produits pétroliers**

Québec, le 19 octobre 2010





Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec

565, boulevard Crémazie Est, bureau 12100
Montréal (Québec) H2M 2W3

Téléphone : (514) 383-8000

Télécopieur : (514) 383-8004

Site : <http://www.ftq.qc.ca>

Dépôt légal 3^e trimestre 2010

Bibliothèque nationale du Québec

ISBN 978-2-89639-119-6

Madame la ministre,
Mesdames, et Messieurs les députés,

Avec plus de 500 000 membres répartis dans toutes nos régions, la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) est la plus grande centrale syndicale du Québec. Le développement industriel et la création d'emplois de qualité sont des enjeux que la FTQ et ses syndicats affiliés ont toujours mis au cœur de leurs priorités. Le Syndicat canadien des communications de l'énergie et du papier (SCEP) représente 40 000 travailleurs et travailleuses au Québec et 130 000 à la grandeur du Canada. Il est le principal syndicat dans le secteur de l'énergie, ainsi que dans de nombreux autres secteurs industriels dont la forêt, les télécommunications et les médias.

C'est pourquoi, sur la question qui nous occupe aujourd'hui, la FTQ et SCEP veulent être entendus pour leur expertise et leur connaissance des enjeux stratégiques pour l'économie du Québec.

Aujourd'hui, je voudrais vous parler de la raffinerie de Shell à Montréal-Est dont le démantèlement des équipements de raffinage nous préoccupe au plus haut point. Le SCEP (FTQ) y représente quelque 300 travailleurs, mais nous estimons qu'au moins 3 000 travailleurs additionnels en dépendent pour leur gagne-pain si l'on tient compte des sous-traitants, des ateliers avoisinants et des autres emplois directs et indirects. En grande majorité, ces emplois sont bien rémunérés, avec de bons avantages sociaux.

Jean-Claude Rocheleau, président de la section locale à la raffinerie, vous a déjà présenté un portrait de la situation sur le terrain et je vous assure que le drame humain qui s'y joue est fort dérangeant.

Pour ma part, je voudrais me concentrer sur les aspects plus larges, soit le fait que la raffinerie constitue un élément clé de la sécurité énergétique du Québec et qu'il constitue un élément important dans notre développement économique. Si le gouvernement permet la démolition de cette raffinerie, le Québec perdra un atout important de son économie.

La disparition de la raffinerie signifierait que le Québec ne sera plus autosuffisant en produits pétroliers et devra en importer d'Europe. Cela constituera un risque pour la sécurité énergétique de notre province dont l'approvisionnement en essence, en carburant diesel et en carburant pour les avions sera incertain, dépendant des intempéries et du bon vouloir des pays producteurs de ces produits. De plus, cette usine partage des équipements avec la raffinerie de Suncor (anciennement Petro-Canada) à Montréal, et sa fermeture fragilisera la survie de cette dernière.

Permettez-moi de vous expliquer un peu plus nos inquiétudes.

Tout d'abord, la question de la sécurité énergétique.

En 2009, le Québec a produit 369 000 barils de produits pétroliers raffinés par jour. Ce chiffre n'est pas celui de la capacité productive théorique mais bien celui de la production réelle. La **consommation** québécoise de produits pétroliers s'élevait à 309 000 barils par jour en 2009, soit 60 000 barils par jour de moins. Donc, on peut en conclure que le Québec est autosuffisant en produits pétroliers, du moins à prime abord.

Par contre, la réalité est un peu plus compliquée car le Québec exporte environ 60 000 barils de produits par jour, qui sont jusqu'ici produits au Québec. On ne compte pas ici les produits pétroliers en transit, que nous importons et réexportons. Ces exportations étant généralement régies par des contrats de longue durée, elles doivent être soustraites de la quantité de produits disponible pour usage québécois. Donc, en 2009, le Québec était autosuffisant en produits pétroliers raffinés, mais sans excédent. Et c'est là que le bât blesse.

La raffinerie de Shell, elle, produit 90 000 barils de produits raffinés par jour, et si elle devait être démolie, la production réelle du Québec tomberait à 279 000 barils par jours, 30 000 barils en deçà de sa consommation.

De plus, le Québec devra continuer à exporter jusqu'à 60 000 barils de produits par jour à l'extérieur de la province, malgré cette fermeture, du moins jusqu'à échéance des contrats d'approvisionnement pour l'extérieur. Donc, si le démantèlement va de l'avant, le Québec pourrait se retrouver avec seulement 219 000 barils de produits pétroliers à sa disposition sur les 309 000 qu'il consomme. (C'est à dire les 369 000 actuellement disponibles, moins les 60 000 exportés, moins les 90 000 perdus suite à la fermeture de la raffinerie.) Cela ne représente que quelque 70 % de notre consommation.

Même si un jour les 60 000 barils exportés pouvaient être mis à la disposition des Québécois et Québécoises, nous serons quand même déficitaires. Si la quantité consommée augmente entre-temps, chose qui est très probable, nous accuserons un déficit encore plus considérable. Les quantités manquantes devront provenir d'importations étrangères.

D'où proviendront ces importations de produits pétroliers? De l'Europe, tel qu'indiqué par les responsables de Shell (voir annexe). Mais des importations d'outremer nous exposent à des risques relatifs au transport international – les intempéries et les conflits de travail.

Par souci de sécurité, nous devons donc nous assurer d'avoir des stocks considérables en permanence pour combler une interruption éventuelle de l'approvisionnement, sinon nous

serons sujets à des pénuries d'essence, de diesel et de carburant pour les avions et risquons de voir un jour de longues files d'attente aux stations service et des vols annulés par manque de carburant.

Il ne s'agit pas d'un danger fictif. Cet été même, nous avons vécu des pénuries mineures suite à des retards de bateaux en provenance d'Europe et à l'envoi de produits ne rencontrant pas nos normes.

Mais un jour, nous ferons face à de sérieuses pénuries, nous pouvons en être assurés. Qui peut nous garantir qu'il n'y aura jamais de tempêtes violentes qui dérangeront le transport par bateau ou qui endommageront les installations pétrolières européennes comme cela est déjà arrivé dans le Golfe du Mexique, il y a quelques années?

Si la raffinerie de Shell est démolie, nous dépendrons de la situation du raffinage dans d'autres pays où nous n'aurons aucun mot à dire. Un jour, lorsque ces pays feront face à des pénuries suite au mauvais temps, à un conflit de travail, à un bris majeur, etc., que feront-ils? Leur priorité sera de pourvoir aux besoins de leurs citoyens, non pas à ceux d'un pays d'outremer. Et alors, que ferons-nous?

Que ferons-nous lorsque la demande augmentera dans les pays dont nous sommes dépendants et que leur capacité excédentaire disparaîtra? Auront-ils assez de produits pour subvenir à nos besoins? Et quand ce ne sera plus le cas, leur demanderons-nous de construire une nouvelle raffinerie quand nous aurons démoli celle de Shell quelque temps auparavant?

Je voudrais vous parler aussi, si vous me le permettez, de l'avenir économique du Québec. Si la raffinerie est démolie, nous réduirons nos possibilités de développement économique futur. Les produits raffinés du pétrole seront utilisés encore très longtemps et nous ne devrions pas limiter notre avenir dans ce domaine.

La compagnie Enbridge a considéré récemment la possibilité de transporter le bitume de l'Ouest canadien jusqu'à Montréal par le biais de la « ligne 9 », un pipeline reliant Montréal et Sarnia, qui est relié à son tour à des pipelines américains. Le bitume canadien est une source de pétrole moins cher que le pétrole en provenance de l'étranger. S'il était expédié jusqu'à Montréal, ce pétrole de source hautement sécuritaire pourrait être raffiné ici, à condition que les équipements spécialisés nécessaires soient installés. Dans ce cas, nous pourrions créer une grappe industrielle centrée sur le raffinage et la production pétrochimique, dont l'activité économique dynamique créerait à son tour des milliers de bons emplois. Pour l'instant, ce projet a été mis sur les tablettes, mais il demeure toujours une possibilité réelle pour l'industrie québécoise. La démolition de la raffinerie de Shell rendra la réalisation de ce projet nettement moins probable. Nous perdrons alors à tout jamais une possibilité de créer de nombreux bons emplois et d'être en état de sécurité énergétique.

Finalement, je tiens à vous rappeler que la raffinerie de Shell partage des équipements avec son voisin, la raffinerie de Suncor. Les deux raffineries partagent les frais relatifs à la livraison de pétrole brut en provenance de Portland dans le Maine, aux États-Unis. La fermeture de Shell entraînera une augmentation des coûts pour la raffinerie Suncor et risque de la mettre dans une position financière fragile. Si la raffinerie de Suncor devait fermer, il ne resterait au Québec que la moitié de la capacité de raffinage de pétrole qu'il possédait il y a un mois encore et bien entendu, tous les problèmes quant à la sécurité énergétique du Québec que j'ai évoqués seront d'autant plus importants et fragiliseront encore davantage notre avenir économique.

JG/fv
sepb-574
2010 10 18

**Christian Houle, directeur général de la Raffinerie de Shell à Montréal,
témoignant devant le comité de l'industrie du Parlement du Canada,
le 20 juillet 2010 :**

« Pour répondre simplement, la plupart des importations que nous ferons seront des importations d'essence, environ 65 % du volume que nous allons importer. L'Europe produit beaucoup d'essence, tout comme nos propres raffineries en Europe, et il sera donc relativement facile d'acheter de l'essence, même sur le marché au comptant, et de l'amener à Montréal par bateau.

« Le carburant d'aviation, l'av-gas quand on le dit en anglais, pour les petits avions proviendra soit de notre raffinerie de Pernis aux Pays-Bas, soit de la côte du golfe. Le distillat à faible teneur en soufre – c'est un petit volume – proviendra de notre raffinerie de Puget Sound ou d'une raffinerie mieux placée si nous en trouvons une. En tout cas, cet approvisionnement sera assuré. Le carburant d'aviation proviendra d'autres raffineurs canadiens, avec un mélange de carburant importé, mais l'importation représentera un très petit volume et sera relativement facile à obtenir d'Amérique du Sud et de la côte du golfe, en l'acheminant par bateau. »

