

Mémoire d'Énergie Valero Inc. dans le cadre des consultations particulières menées par la
Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles (CAPERN)
sur le projet d'inversion du flux de l'oléoduc 9B d'Enbridge

***Favoriser l'accès à un pétrole brut de qualité, à prix compétitif,
afin de stimuler les investissements à long terme et assurer l'avenir de l'industrie québécoise du raffinage***

Assemblée nationale du Québec

Novembre 2013

*L'avenir des raffineries passe par des investissements colossaux.
Pour attirer des investissements colossaux, les raffineries doivent évoluer dans un environnement concurrentiel.
Un environnement concurrentiel signifie d'abord et avant tout avoir accès à une matière première de qualité à prix compétitif.
L'avenir des raffineries québécoises passe donc par un libre accès à un pétrole brut de qualité à prix compétitif.*

Introduction

C'est avec grand intérêt que nous avons pris connaissance du document de consultation déposé le 13 novembre 2013 par le gouvernement du Québec, portant sur le projet d'inversion du flux de l'oléoduc 9B d'Enbridge.

Nous souhaitons apporter notre perspective dans cet important dossier, ce qui nous l'espérons, permettra d'éclairer les travaux des membres de la Commission. Je tenais à venir en personne aujourd'hui en raison de l'importance de ce projet pour nos activités, l'ensemble de l'industrie du raffinage et les secteurs connexes au Québec.

Énergie Valero Inc.

Énergie Valero Inc. (Valero), autrefois connue au Canada sous le nom d'Ultramar Ltée, est depuis 2001 une filiale en propriété exclusive de Valero Energy Corporation. Par ailleurs, nous sommes une entreprise aux activités industrielles et commerciales implantée ici depuis plusieurs décennies. Valero est le plus grand raffineur indépendant du monde avec 16 usines d'une capacité totale de raffinage de près de 3 millions de barils de pétrole brut par jour. L'an dernier, notre société a investi environ trois milliards \$ dans l'ensemble de ses installations. Les revenus de Valero étaient de 139 milliards \$ en 2012, et la compagnie est classée neuvième dans le Fortune 500 avec une capitalisation boursière de 20 milliards \$.

Valero est l'une des plus grandes sociétés de carburants renouvelables avec dix usines de production d'éthanol à base de maïs et une nouvelle entreprise de production de diesel renouvelable récemment mise en exploitation. La société détient aussi au Texas un parc éolien de 50 mégawatts, équipé de 33 turbines et est partenaire d'Energem, un leader dans le domaine de l'éthanol cellulosique situé à Sherbrooke.

Valero occupe une place importante dans l'économie de l'Est du Canada, et particulièrement dans les secteurs du raffinage et de la distribution de produits pétroliers. L'entreprise fournit les combustibles et carburants à de nombreux commerces, institutions et usines, ainsi qu'à d'importants acteurs dans les domaines du transport aérien, maritime, ferroviaire et routier. Elle approvisionne de nombreuses entreprises actives dans le secteur des ventes au détail, dont le réseau exploité sous la marque Ultramar. La capacité nominale de raffinage est de 265 000 barils par jour à Lévis, ce qui représente environ les deux tiers de la capacité de production du Québec et près de 30 % de la capacité combinée des 7 usines du Québec et de l'Ontario. Nous sommes très conscients de cette importante responsabilité. Les dépenses d'exploitation et les investissements de Valero au Canada, en excluant les coûts d'acquisition du pétrole brut, dépassent 600 millions \$ par année, dont l'essentiel est dépensé au Québec. D'ailleurs, les investissements en immobilisations de Valero au Canada ont dépassé 3 milliards \$ depuis 2001, encore une fois surtout au Québec.

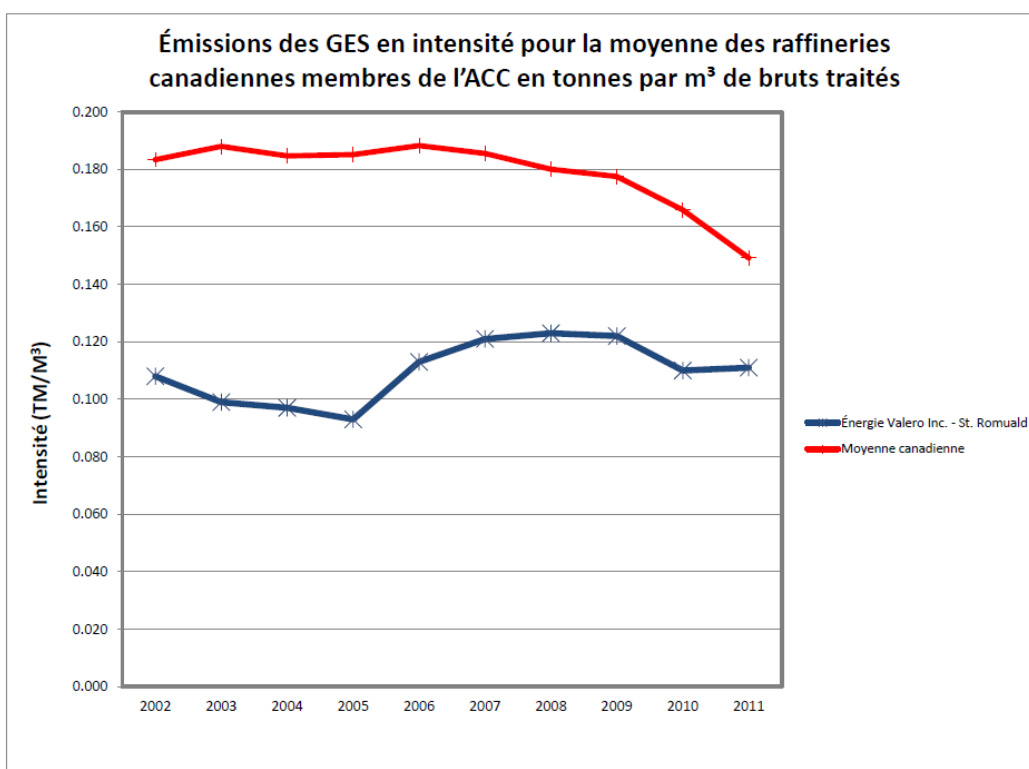
En ce qui concerne ses infrastructures québécoises, Valero exploite à Montréal-Est le plus important terminal pétrolier du genre au Canada. Celui-ci procure des emplois à une cinquantaine de personnes et son débit annuel a augmenté de près de 50 % au cours de la dernière décennie, suite à des investissements d'environ 80 millions \$ durant cette période. À la fin 2012, l'entreprise a également mis en service le pipeline Saint-Laurent. Construit au coût de près de 400 millions \$, ce pipeline sert dorénavant de véritable lien logistique stratégique permettant d'alimenter de façon continue et sécuritaire notre terminal pétrolier de Montréal-Est.

Valero possède au Québec une usine de calibre mondial : la raffinerie Jean-Gaulin de Lévis, un chef de file dans le domaine de la transformation. Elle compte 500 employés permanents, plusieurs centaines de contractuels et génère des milliers d'emplois indirects.

D'importants investissements successifs ont forgé la renommée de la raffinerie. Effectués particulièrement au cours de la dernière décennie, ces investissements ont été réalisés afin d'en accroître la capacité de production, mais également d'en améliorer le rendement et la fiabilité. En tout, ce sont plus de 2 milliards \$ qui ont ainsi été investis à Lévis depuis 2001.

Ces investissements majeurs ont rendu la raffinerie Jean-Gaulin très efficace, en particulier en matière d'intensité des émissions de GES, ce qui la place d'ailleurs loin en tête de peloton à l'échelle canadienne.

Figure 1



L'évolution récente de l'industrie du raffinage

Implantée au Québec depuis 1971, la raffinerie Jean-Gaulin est tout de même une « jeune » usine lorsqu'on considère qu'aucune nouvelle raffinerie de pétrole ne s'est construite au Canada, ni aux États-Unis au cours du dernier quart de siècle. En fait, ce sont 6 raffineries qui ont annoncé leur fermeture depuis 2008 dans le nord-est de l'Amérique du Nord, y compris une à Montréal-Est en 2009, et plus récemment, celle à Dartmouth en Nouvelle-Écosse, confirmée il y a

quelques mois seulement. De plus, les propriétaires de la raffinerie Come-by-Chance à Terre-Neuve ont récemment annoncé sa mise en vente.

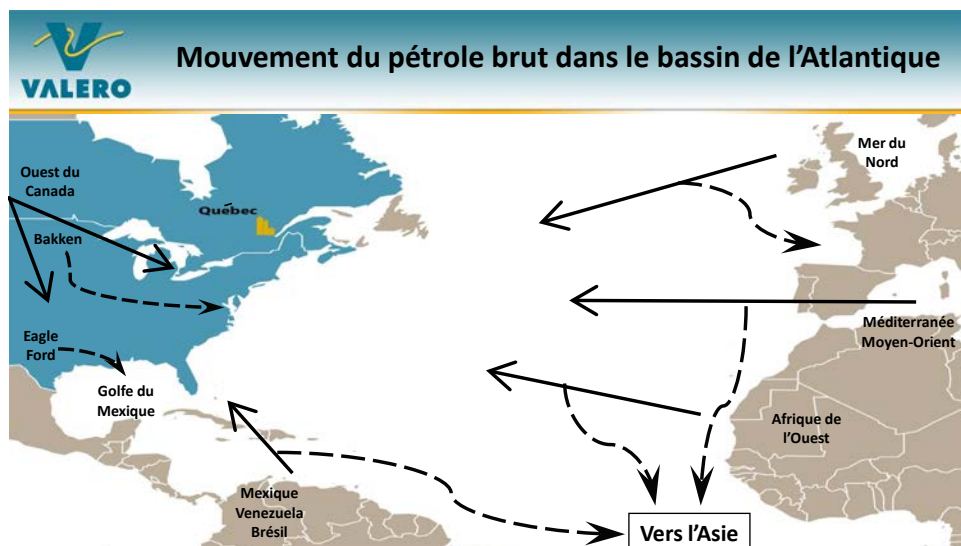
La réglementation plus stricte sur les produits qui nécessite des investissements massifs, combinée à la récession récente et à l'incertitude concernant les marges disponibles sur le marché ont été les facteurs qui ont causé la fermeture de ces raffineries et plusieurs autres qui étaient reconnues comme plus vulnérables. La portion des biocarburants récemment imposée par diverses réglementations a remplacé les hydrocarbures conventionnels dans une proportion équivalente, ce qui a entraîné une baisse de la demande. Les fermetures de raffineries sont le destin inévitable des usines devenues non concurrentielles par manque de mesures d'encouragement aux investissements.

L'accès à la matière première : un marché en complète mutation

Dans ce contexte de concurrence féroce, le secteur en amont de l'industrie pétrolière nord-américaine n'est pas en simple transformation actuellement : il est en complète mutation. Personne n'avait anticipé l'ampleur et la rapidité des bouleversements en cours. Malgré notre degré élevé d'efficacité opérationnelle, nous sommes toujours vulnérables face à de telles mutations dans un marché de libre concurrence. Notre défi est de nous adapter, et même de prendre les devants, sinon nous risquons d'être marginalisés et devenir non concurrentiels. Nous avons traité plus de 25 types de pétrole brut différents à Lévis depuis dix ans. Ce sont là des actions nécessaires pour garantir notre compétitivité. C'est une façon de s'adapter aux marchés mondiaux qui évoluent aussi de façon continue.

Le document de consultation résume clairement les importants changements en cours concernant l'approvisionnement mondial en pétrole brut. Les gisements de brut du bassin de l'Atlantique déclinent tandis que la demande croissante des économies asiatiques rivalise avec la demande des économies occidentales pour l'accès à la même ressource. Ceci, combiné à la montée en flèche de la production de pétrole brut du centre du continent nord-américain, est en voie de redessiner la carte de l'approvisionnement en pétrole. Nous n'avons aucun contrôle sur ce marché, mais nous pouvons par contre décider des meilleures mesures à prendre pour nous y adapter.

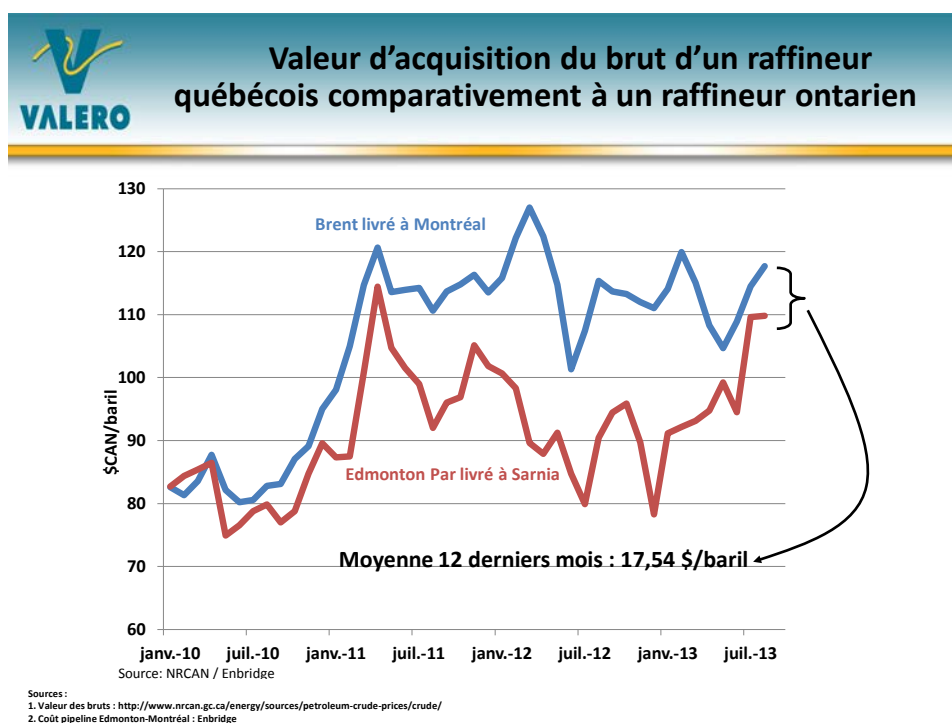
Figure 2



L'Agence internationale de l'énergie prévoit que les États-Unis seront autosuffisants en pétrole d'ici 2020 et que leur production dépassera celle de l'Arabie saoudite d'ici là, grâce au recours aux technologies améliorées d'extraction du brut conventionnel et du brut non conventionnel. Les conséquences sur l'économie des États-Unis seront énormes, alors que les importations de brut seront en déclin.

Les transformations majeures observées depuis quelques années concernant les conditions d'approvisionnement du marché ont eu des répercussions majeures sur le prix du pétrole brut. Comme le démontre la figure 3, l'écart entre le Brent typique extrait de la mer du Nord, par rapport à un brut canadien du centre du continent, a beaucoup augmenté.

Figure 3



La nécessité d'avoir accès au pétrole brut de l'Ouest

Pour Valero qui exploite à Lévis une raffinerie de classe mondiale, cette nouvelle réalité est fondamentale compte tenu de la responsabilité que nous assumons en matière d'approvisionnement. En effet, pour une usine comme la raffinerie Jean-Gaulin, le coût d'acquisition de la matière première représentait en 2012 de 90 à 95 % de tous ses frais d'exploitation. Même un écart de prix d'un dollar par baril de pétrole brut a des conséquences importantes sur sa compétitivité, surtout lorsque l'on sait que la marge bénéficiaire nette moyenne du secteur pétrolier aval canadien est d'environ 2 cents par litre (moyenne de 10 ans, tous produits confondus). Or, nous prévoyons que l'écart de prix favorisant le pétrole de l'Ouest restera attrayant pour plusieurs années.

L'enjeu le plus pressant pour s'assurer que les raffineurs québécois puissent continuer de fabriquer ici les produits pétroliers consommés localement, c'est l'accès au pétrole brut léger compatible avec nos activités et le moins cher possible. L'inversion du pipeline 9B d'Enbridge est une nécessité.

Ce même pipeline, inversé une première fois en 1998-99 vers Sarnia, se trouve maintenant dans la situation contraire. La logique économique suggère de le restaurer à son état d'origine avec un écoulement de l'ouest vers l'est. Ce brut a déjà commencé à être envoyé par wagons, navires et pipelines, nouveaux ou redirigés, vers des centres de raffinage partout en Amérique du Nord. Ne pas utiliser ce brut compromettrait notre position concurrentielle et exposerait ce qu'il reste des activités de raffinage et de pétrochimie au Québec à des risques inutiles.

La configuration de la raffinerie Jean-Gaulin de Valero à Lévis ne permet pas d'y traiter des pétroles lourds. Nous prévoyons ainsi que les pétroles bruts synthétiques valorisés (prétraités), de schistes ou d'autres types de pétroles légers que nous utiliserons d'abord en petites quantités, par le transport ferroviaire déjà amorcé, mais en proportion beaucoup plus importante dans l'éventualité de l'inversion de la canalisation 9B, amélioreraient le bilan environnemental de notre raffinerie. En effet, ils sont généralement plus faibles en soufre et génèrent très peu de résidus pétroliers lourds.

Le projet d'inversion du pipeline 9B entraînerait un investissement total de près de 200 millions \$ pour Valero dont la plus grande partie serait consacrée à nos installations de Montréal-Est.

Voici quelques éléments clés qui nous l'espérons, permettront aux membres de la Commission de saisir toute l'importance que revêt le projet d'inversion de la canalisation 9B d'Enbridge pour les activités de Valero :

- Valero a pris un engagement substantiel relié à ce pipeline. Ceci représente environ 50 % de nos besoins actuels en pétrole brut.
- Nous comptons recevoir, par l'entremise du pipeline 9B inversé, des bruts de l'Alberta, de la Saskatchewan ou du Dakota du Nord. Ce sont tous des bruts légers, semblables à ceux que nous raffinons actuellement, mais plus propres étant donné qu'ils contiennent moins d'impuretés comme le soufre et génèrent moins de produits dérivés indésirables, comme le mazout lourd.
- Du total de 200 millions \$ investi, 140 millions \$ sont nécessaires pour nous préparer à recevoir ces bruts à nos parcs de réservoirs, quais et installations de chargement, surtout à notre terminal de Montréal-Est. Ceci amènerait la création d'environ 200 emplois dans la phase de construction.
- Nous devons acheter deux navires Panamax à la fine pointe de la technologie pour transporter ces pétroles bruts de notre terminal de Montréal-Est jusqu'à notre raffinerie de Lévis, en partenariat avec un exploitant maritime local. Cent nouveaux emplois permanents reliés à l'utilisation de ces navires seraient ainsi créés.
- La phase de préparation de nos travaux de construction est déjà amorcée.

Au-delà des éléments mentionnés précédemment, les retombées économiques envisagées grâce à la réalisation de ce projet seraient nombreuses :

- Investissement en équipement;
- Argent dépensé au Canada et aux États-Unis plutôt qu'outre-mer pour acheter des pétroles bruts;
- Moins grande vulnérabilité face aux importations;

- Amélioration de la position financière et concurrentielle de notre raffinerie de Lévis favorisant de futurs investissements.

Solidifier les activités de raffinage chez nous protégerait le secteur de la pétrochimie local ainsi que les emplois et les dépenses qui y sont associés.

Conclusion

Les analyses internationales démontrent qu’au moins jusqu’en 2035, les produits pétroliers continueront d’être essentiels dans le bilan énergétique global. Le gouvernement reconnaissait d’ailleurs cette réalité en y faisant référence dans le document de consultation de la récente commission sur l’avenir énergétique du Québec. En effet, les produits pétroliers comblent toujours 39 % des besoins énergétiques du Québec et leur qualité ainsi que leur bilan environnemental n’ont cessé de s’améliorer. Il est logique de penser que cette consommation puisse être comblée par une raffinerie d’ici, dont l’efficacité environnementale la situe parmi les chefs de file.

La société québécoise doit s’assurer qu’elle demeure compétitive, prospère, en se dotant de sources d’approvisionnement sécurisées. Dans le cadre d’une stratégie énergétique équilibrée, l’offre de carburants du futur sera plus diversifiée : les biocarburants, le gaz naturel, l’électricité, l’hydrogène et les produits pétroliers auront tous un rôle à jouer. Chacun trouvera finalement sa niche. Dans ce contexte, il vaut mieux pouvoir compter ici sur une industrie locale du raffinage concurrentielle et efficace : c’est là le souhait que nous exprimons.

Pour qu’une industrie locale du raffinage puisse rester concurrentielle et efficace, l’environnement économique doit favoriser les investissements et la croissance. L’écart de prix entre les pétroles joue en notre défaveur depuis déjà trois ans. Les raffineries d’ici ne pourront pas subir de telles conditions indéfiniment. La réalisation du projet d’inversion de l’oléoduc 9B d’Enbridge permettrait d’avoir enfin accès à une matière première de qualité, à un coût d’acquisition qui assurerait la compétitivité des raffineries québécoises. Nous sommes chanceux de pouvoir compter sur l’option que constitue le pipeline 9B comme solution immédiate et sécuritaire.

Nous demeurons, il va sans dire, à la disposition du gouvernement du Québec et des membres de cette commission relativement à la consultation en cours.