

## SOMMAIRE DE RENCONTRE – Réception et logistique de pétrole de l'Ouest Soirée d'échange du 5 février 2015

Au centre communautaire Roussin

**MOT DE BIENVENUE** - M. ANDRÉ BRUNELLE, président de l'AIEM et animateur de la soirée, souhaite la bienvenue aux participants. Par la suite, les principaux intervenants, provenant de Suncor, de Valero et du Groupe Desgagnés sont invités à se présenter.

### CONTEXTE

Depuis un certain temps, beaucoup d'informations circulent notamment dans les médias concernant le transport maritime du brut de l'Ouest et des risques que cela pourrait engendrer au fleuve et à son écosystème. La perception étant que la mise en service de la ligne 9B d'Enbridge va augmenter les volumes transportés et que cela augmentera le danger.

L'AIEM a donc souhaité clarifier certains faits à ce niveau. Pour ce faire, elle a invité les intervenants directement impliqués dans ce dossier à venir présenter aux citoyens, qui participent aux comités de liaison de ses membres, non seulement la logistique entourant la réception et le transport du brut, mais aussi la sécurité.

### OBJECTIFS DE LA RENCONTRE

Présentation et partage d'informations quant à la logistique de réception et de transport du brut provenant de l'Ouest canadien via la ligne 9B.

### PRÉSENTATIONS

#### Moment de sécurité

La soirée a débuté avec la présentation d'un moment de sécurité. Une courte vidéo, disponible sur le site de Transport Canada, présentant la conduite sécuritaire d'une embarcation de plaisance est présentée aux participants.

<http://www.tc.gc.ca/fra/medias/video-securitemaritime-6355.htm>

#### Présentation de VALERO

La présentation de Mmes Julie Cusson et Sonia Léonard a abordé les thèmes suivants :

- ✓ Description corporative d'Énergie Valero Inc.
  - a. Structure,
  - b. Raffinerie Jean-Gaulin
  - c. Pipeline St-Laurent
  - d. Terminal de Montréal-Est (TME)
- ✓ Re-renversement de la ligne 9b d'Enbridge
  - a. Investissements
  - b. Changements dans les installations et les activités au Terminal et au quai de Montréal
  - c. Mesures additionnelles de gestion des vapeurs

- ✓ Sécurité au Terminal de Montréal-Est
  - a. Gestion des risques
  - b. Conformité à la norme ISGOTT (International Safety Guidelines for Oil Tankers & Terminals)
  - c. Plan d'urgence

Énergie Valero Inc. est une société de raffinage, de distribution et de commercialisation présente au Québec, dans l'Est du Canada et en Nouvelle-Angleterre. L'entreprise répond à près de 70 % des besoins des Québécois en produits pétroliers et à environ 40 % de ceux de l'Est du Canada. La raffinerie Jean-Gaulin a une capacité de 265 000 barils et emploie près de 700 travailleurs, permanents et contractuels. Le re-renversement de la ligne 9B est un projet charnière pour la position concurrentielle d'Énergie Valero qui a fait des investissements de plus de 140M\$ uniquement pour le TME en lien avec ce projet. Cela afin d'assurer un maximum de protection tant aux niveaux des travailleurs, de la population que de l'environnement. Énergie Valero se conforme à la norme ISGOTT, qui va au-delà des exigences réglementaires pour son transport maritime. Enfin, le TME est doté d'un plan d'urgence qui fait appel à plusieurs intervenants, tant internes qu'externes, tels que le SIM\* et SIMEC\*\*, pour assurer une intervention rapide et efficace lors d'un incident.

\*SIM : Service de sécurité incendie de la ville de Montréal

\*\*SIMEC : Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée. (**Note:** Ce service a fait l'objet d'une présentation lors d'un CLIC Élargi, le 16 novembre 2011.)

#### Présentation de Suncor Énergie

M. Jean Côté nous a présenté brièvement le processus de réception du brut à la raffinerie de Suncor Énergie à Montréal notamment par la ligne 9B et aussi par voie maritime à leur quai #110. Les points abordés sont :

- ✓ Réception du pétrole brut à la raffinerie Suncor
- ✓ Aménagements de la raffinerie Suncor
- ✓ Le quai Suncor
- ✓ Mouvements des navires au quai Suncor
- ✓ Mesures d'urgence

M. Jean Côté a souligné que l'objectif de Suncor est de recevoir par l'oléoduc 9B d'Enbridge des bruts en provenance de l'Ouest qui sont équivalents aux bruts légers et lourds du bassin Atlantique qui sont acheminés présentement par le pipeline Portland Montréal. Il a rappelé que la raffinerie pouvait transformer surtout des bruts légers, mais qu'elle pouvait raffiner des bruts lourds. Il a précisé qu'elle n'était pas outillée pour raffiner tous les types de pétroles provenant des sables bitumineux, seulement une petite quantité. Il a mentionné qu'en raison des connexions existantes de la ligne 9B aux installations de la raffinerie, son re-renversement a exigé peu d'investissements et de changements. En ce qui a trait aux navires de produits pétroliers qui accostent au quai de Suncor, ils sont peu nombreux. En 2013, sur les 1 933 bateaux qui ont transité par le Port de Montréal, 150 étaient liés aux activités de Suncor et trois contenaient du pétrole brut. Quant au transfert de bruts à partir du quai vers la raffinerie, il est effectué par la voie des canalisations situées dans un tunnel. Que ce soit pour le quai, les citernes ou le tunnel, ces structures sont étanches et sécuritaires afin d'assurer une protection efficace contre tout déversement. Bref, ces installations fonctionnent en vase clos.

Enfin, la raffinerie de Suncor assure la sécurité par plusieurs niveaux d'intervention. Le premier niveau d'intervention directe est assuré par une brigade complète prête à intervenir 24h/24 et

7jrs/7. Celle-ci est spécialisée dans l'intervention impliquant des produits pétroliers. Ensuite, une équipe d'urgence majeure, composée de six personnes, est en devoir chaque semaine. Ces personnes doivent se rendre à la raffinerie immédiatement si l'alarme est sonnée afin de porter assistance à l'équipe d'intervention de premier niveau. L'équipe dispose de plusieurs ressources qu'elle peut activer au besoin. Toutes les équipes procèdent régulièrement à des exercices afin d'assurer le maintien de leur niveau de préparation.

### Présentation du Groupe Desgagnés

La présentation de M. Serge Le Guellec a bordé les thèmes suivants :

- ✓ Description du Groupe Desgagnés
- ✓ Construction d'un navire pétrolier
- ✓ Transport maritime entre Montréal et St-Romuald
- ✓ Exigences spécifiques des pétrolières
- ✓ Sécurité du transport maritime
  - Systèmes de gestion robuste
  - Personnel naviguant
  - Pilotage
  - Analyse de risque
- ✓ Mesures d'urgence

La présentation souligne que le Groupe Desgagnés opère 20 navires avec une capacité totale de 397 000m<sup>3</sup> dans l'Est du Canada. Il est en activité depuis 150 ans et emploie plus de 1 000 personnes. Pour le transport de brut entre Montréal et St-Romuald, il utilisera 2 navires, à double-coque de type LR1 (un peu plus petit que des AFRAMAX) et de classe glace 1A qui incluent plusieurs caractéristiques qui assureront une meilleure maniabilité. Le transport se fera sous la supervision de deux (2) pilotes en tout temps. De plus, les navires doivent satisfaire à plusieurs normes, dont celles du Forum Maritime International des compagnies pétrolières (OCIMF) qui vont au-delà des exigences réglementaires. Enfin, le groupe a mis en place un processus d'amélioration continu qui lui permet d'améliorer toutes ses opérations.

### **OBJETS DES QUESTIONS SOULEVÉES PAR LES PARTICIPANTS**

Les points suivants ont été soulevés par les participants après les présentations :

- ✓ Impact du raffinage et du transbordement du brut de l'Ouest sur la qualité de l'air
- ✓ Risques de contamination aux abords du quai
- ✓ Corrosion des pipelines
- ✓ Réduction (en valeur absolue) des GES à la raffinerie Jean-Gaulin de Lévis

*Réponse :*

| <b>Année</b> | <b>Capacité de raffinage (bbl/j)</b> | <b>GES (tm CO<sub>2</sub> eq.)</b> |
|--------------|--------------------------------------|------------------------------------|
| 1990         | 130 000                              | 1 035 090                          |
| 2012         | 265 000                              | 1 275 342                          |

#### **Constats**

- On remarque une légère augmentation des émissions totales de GES en 22 ans, alors que la capacité de raffinage a plus que doublé. Si l'on compare avec l'intensité des émissions de GES émises, représentant les émissions de GES totales émises sur la quantité totale de pétrole

---

*raffiné, on remarque que l'intensité des émissions de GES a diminué de 21 % entre 1990 et 2012.*

- *Cela veut dire que pour produire le même baril de pétrole, nous émettions 21 % moins de GES en 2012 comparativement à 1990.*
- *Ce constat témoigne de la grande performance de la raffinerie Jean-Gaulin de Lévis.*
- *Cela s'explique par le fait même que Valero a beaucoup investi dans ses installations au Québec au cours des années et continuera à le faire (plus de 2 milliards \$ d'investissements depuis 10 ans et au-delà de 450 millions jusqu'en 2019).*
- ✓ Risques d'incendie et impacts sur la population associés aux activités portuaires
- ✓ Qualité du pétrole de l'Est vs Ouest et impacts sur la raffinerie de Suncor
- ✓ Impacts du projet de re-renversement de la ligne 9B sur le camionnage dans le secteur
- ✓ Formation et provenance de l'équipage
- ✓ Teneur en soufre du carburant des navires
- ✓ Scénarios et communication des risques au quai
- ✓ Responsabilité du pilote versus du Capitaine
- ✓ Gestion des eaux de ballast
- ✓ Arrimage entre le Port de Montréal (APM) et le Service de sécurité incendie de Montréal (SIM).
  - (Réponse à cet effet : L'AIEM a contacté le responsable des mesures d'urgence du Port de Montréal. Celui-ci a indiqué que le protocole qui était en place entre l'APM et le SIM a été modifié. Le transport de Camion-pompe du SIM pour l'intervention au port a été remplacé par des Remorqueurs avec lance-incendie et réservoirs de mousse).

La rencontre s'est terminée à 21h15 environ.