

# MÉMOIRE SUR LE DOSSIER ÉNERGIE-EST (TRANSCANADA)

PRÉPARÉ DANS LE CADRE DE  
CONSULTATION PUBLIQUE  
SUR LE PROJET D'OLÉODUC ÉNERGIE-EST  
DE TRANSCANADA

Fondation David Suzuki

Octobre 2015



## Table des matières

1. Introduction .....	3
2. Contexte .....	3
3. Risques environnementaux .....	6
4. Recommandations et conclusion .....	12

### Rédaction

Jean-Patrick Toussaint, Ph.D., Chef des projets scientifiques

Karel Mayrand, Directeur Général pour le Québec



## 1. Introduction

Alors que les yeux du monde entier seront tournés vers Paris en novembre et décembre 2015 pour la 21<sup>e</sup> conférence des parties (COP21<sup>1</sup>) afin d'établir un nouvel accord international sur le climat, les projets de transport de pétrole se multiplient au Québec et au Canada depuis quelques années.

L'enclavement des hydrocarbures de l'Ouest canadien a fait en sorte que des projets de transport pétrolier par oléoducs ont vu le jour. Le projet Énergie-Est de la compagnie TransCanada en fait partie, et constitue l'un des plus imposants projets de transport de pétrole à ne jamais avoir été envisagé en Amérique du Nord. Avec une capacité de transport prévue de 1,1 million de barils de pétrole brut par jour (bpj), ce projet prévoit passer par le Québec afin de terminer sa route au Nouveau-Brunswick.

Compte tenu du passage d'une portion de l'oléoduc sur le territoire de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), le projet suscite certaines questions et inquiétudes de la part des membres de la CMM, d'autant plus qu'il demeure un flou important quant aux retombées que pourrait générer Énergie-Est pour l'ensemble du Québec et particulièrement pour la CMM. En matière d'environnement, les efforts entrepris par le Québec et les municipalités afin d'améliorer la qualité de leur environnement pourraient être minés par les risques potentiels et inhérents associés à un tel projet de transport d'hydrocarbures.

À cet égard, la Fondation David Suzuki (FDS) a voulu présenter dans ce mémoire les principaux risques et impacts environnementaux potentiels associés à Énergie-Est, en plus d'émettre des recommandations à la CMM afin qu'une décision éclairée puisse être prise sur ce projet. Notons enfin que la FDS se positionnera plus précisément quant aux impacts du projet sur les milieux naturels au sein de la CMM par l'entremise du Mouvement Ceinture Verte (MCV) qui présentera un mémoire également.

## 2. Contexte

Selon ce qu'affirme TransCanada « [...] l'oléoduc Énergie-Est, (est) un projet de pipeline d'une longueur de 4 600 kilomètres qui transportera environ 1,1 million de barils de pétrole brut par jour de l'Alberta et de la Saskatchewan vers les raffineries et terminaux portuaires de l'Est du Canada. »<sup>2</sup>. Le coût du projet se chiffrant autour de 12 milliards de dollars, l'oléoduc prévoit approvisionner sur son passage les raffineries du Québec et du Nouveau-Brunswick (Suncor, Valero et Irving), un terminal à Moosomin (Saskatchewan) et d'éventuels terminaux maritimes au Québec et au Nouveau-Brunswick<sup>3</sup>.

### TRACÉ

Au Québec, le projet nécessitera la construction de 700 km d'oléoduc devant longer le Saint-Laurent et le traverser à la hauteur de Saint-Augustin-de-Desmaures, près de Québec. Le tracé longe en grande partie la rive nord du fleuve, passant près des villes de Montréal, Blainville, Terrebonne, Lanoraie, Saint-

---

<sup>1</sup> [http://unfccc.int/portal\\_francophone/items/3072.php](http://unfccc.int/portal_francophone/items/3072.php)

<sup>2</sup> [www.oleoducenergieest.com/a-propos/le-projet/](http://www.oleoducenergieest.com/a-propos/le-projet/) Page consultée le 10 avril 2015

<sup>3</sup> La décision d'implanter un terminal pétrolier au Québec demeure toujours incertaine en date du 15 septembre 2015.

Ignace-de-Loyola, Trois-Rivières, Saint-Basile, Saint-Augustin-de-Demaures et Québec. Enfin, l'oléoduc prévoit passer par Lévis et Saint-Michel-de-Bellechasse, Kamouraska et Rivière-du-Loup<sup>4</sup>.

Dans le projet originalement déposé auprès de l'Office National de l'Énergie (ONÉ), une partie de l'oléoduc devait rejoindre Cacouna où l'on prévoyait construire une douzaine de réservoirs de stockage, de même qu'un terminal maritime permettant le chargement de pétroliers d'une capacité de 700 000 à 1,1 million de barils de pétrole<sup>5</sup>. Cependant, le 2 avril 2015, TransCanada a annoncé qu'elle modifiait la portée du projet oléoduc Énergie-Est au Québec et qu'elle n'entendait pas construire de terminal pétrolier, ni de réservoirs connexes à Cacouna, bien que d'autres options alternatives pour de telles infrastructures demeurent toujours à l'étude<sup>6</sup>. Selon le tracé original, l'oléoduc devait traverser le Témiscouata, en route vers le Nouveau-Brunswick où il terminerait sa route. Dans un document datant du 20 mai 2015, TransCanada affirmait que seul le segment de la ligne d'oléoduc prévue entre Lévis et la frontière du Nouveau-Brunswick impliquerait des modifications majeures du plan original que la compagnie compterait déposer au cours du dernier trimestre de l'année 2015<sup>7</sup>.

Dans la grande région de la CMM, l'oléoduc Énergie-Est passera sur les municipalités de Mirabel, Sainte-Anne-des-Plaines, Terrebonne, Mascouche, Repentigny, L'Assomption, Saint-Sulpice, Laval et Montréal, en plus de traverser trois cours d'eau importants pour la région, soit : la rivière des Outaouais à la hauteur de Saint-André-d'Argenteuil; la rivière des Mille Îles à l'est de Terrebonne, et; la rivière des Prairies, à la pointe est de Laval<sup>8</sup>.

## APPROVISIONNEMENT ÉNERGÉTIQUE DU QUÉBEC

Toujours selon TransCanada, ce projet « [...] permettrait aux raffineries de l'Est du Canada d'accéder à des réserves domestiques de pétrole à moindre coût<sup>9</sup> » et « [...] ouvrirait également de nouvelles voies au Canada pour répondre à la demande mondiale croissante de pétrole. Cela doperait la balance commerciale de notre pays, et renforcerait l'industrie énergétique canadienne [...] ».

Or, la question de la sécurité énergétique du Québec par l'approvisionnement éventuel de l'oléoduc Énergie-Est se doit d'être questionnée. Puisque les trois raffineries se trouvant sur le tracé du projet (Suncor à Montréal, Valero à Lévis et Irving à Saint-Jean) ont une capacité combinée de raffinage

---

<sup>4</sup> Le Saint-Laurent, artère pétrolière? Cartographie des risques et des impacts potentiels de la multiplication des projets de transport de pétrole sur les écosystèmes et l'économie du Saint-Laurent. Février 2015. Fondation David Suzuki, Société pour la nature et les parcs (SNAP) et WWF-Canada. [www.davidsuzuki.org/fr/publications/rapports/2015/le-saint-laurent-artere-petroliere/](http://www.davidsuzuki.org/fr/publications/rapports/2015/le-saint-laurent-artere-petroliere/)

<sup>5</sup> TRANSCANADA (2014). Projet de l'Oléoduc Énergie Est : Description de projet, Volume 1, mars 2014. <http://bit.ly/1awKAN7>

<sup>6</sup> [www.oleoducenergieest.com/a-propos/le-projet/](http://www.oleoducenergieest.com/a-propos/le-projet/) Page consultée le 10 avril 2015

<sup>7</sup> *Requête d'information No. 3*, [https://docs.neb-one.gc.ca/ll-eng/llisapi.dll/fetch/2000/90464/90552/2432218/2540913/2543426/2776551/Response\\_to\\_NEB\\_IR\\_No.3\\_-\\_A4L4F1.pdf?nodeid=2776747&vernum=-2](https://docs.neb-one.gc.ca/ll-eng/llisapi.dll/fetch/2000/90464/90552/2432218/2540913/2543426/2776551/Response_to_NEB_IR_No.3_-_A4L4F1.pdf?nodeid=2776747&vernum=-2).

<sup>8</sup> Énergie Est : rencontre du pétrole et de l'eau. Août 2014. Conseil des Canadiens.

[www.canadians.org/sites/default/files/publications/energieest-cours-eau-0814.pdf](http://www.canadians.org/sites/default/files/publications/energieest-cours-eau-0814.pdf)

<sup>9</sup> [www.oleoducenergieest.com/a-propos/besoin-de-pipeline/](http://www.oleoducenergieest.com/a-propos/besoin-de-pipeline/) Page consultée le 10 avril 2015

estimée à 672 000 barils<sup>10</sup> et puisque 300 000 barils (potentiellement 370 000<sup>11</sup>) pourraient provenir de l'inversion de la ligne 9B d'Enbridge sous peu, c'est donc dire qu'environ seulement 300 000 bpj des 1,1 million bpj du projet Énergie-Est pourraient être traités par les raffineries de l'Est. Par conséquent, le reste des 800 000 bpj transitant chaque jour par l'oléoduc serait nécessairement destiné à l'exportation. Fait à noter, la raffinerie de Montréal ne possède pas les infrastructures nécessaires pour traiter le bitume dilué (dilbit)<sup>12</sup> – si elle venait à se prémunir de telles installations, cela affecterait sans doute la qualité de l'air dans la région de manière négative<sup>13</sup>.

Plus encore, les 300 000 barils de pétrole potentiels à destination des raffineries québécoises restent à prouver compte tenu que les raffineries du Québec s'approvisionnent déjà à la hauteur d'environ 400 000 bpj en provenance des États-Unis<sup>14</sup>.

En termes d'emplois générés par le projet, une étude réalisée par la firme Deloitte et commandée par TransCanada en 2013 indiquait que le projet Énergie-Est devait générer environ 3 600 emplois directs dans les phases de conception et de construction, et 203 emplois directs durant la phase d'exploitation, générant ainsi des retombées de 6,4 milliards de dollars sur le PIB du Québec en plus des recettes fiscales de près de 2 milliards de dollars sur 46 ans (soit la durée de vie exploitable du pipeline)<sup>15,16,17</sup>.

Cependant, suite à l'annonce de TransCanada quant à l'annulation de la création d'un port pétrolier à Cacouna<sup>18</sup>, le nombre d'emplois créés au Québec sera à revoir et pourrait être minime, particulièrement durant la phase d'exploitation. Ceci aura donc une incidence directe sur les retombées économiques du projet, particulièrement en ce qui a trait à la CMM qui pourrait ne voir que peu de gains générés par le projet par rapport aux coûts potentiels que cela pourrait représenter (voir section 3).

---

<sup>10</sup> EN COLLABORATION (2014). « L'Oléoduc Énergie Est de TransCanada – Un projet voué à l'exportation qui n'apporte rien à l'économie nationale », document préparé par le Conseil des Canadiens, Ecology Action Centre, Équiterre et Environmental Defense. [www.equiterre.org/sites/fichiers/transcanadaeast-fr-final.pdf](http://www.equiterre.org/sites/fichiers/transcanadaeast-fr-final.pdf)

<sup>11</sup> [www.enbridgepartners.com/WorkArea/downloadasset/17714/EEP-2014-Fourth-Quarter-Earnings-Presentation.aspx](http://www.enbridgepartners.com/WorkArea/downloadasset/17714/EEP-2014-Fourth-Quarter-Earnings-Presentation.aspx)

<sup>12</sup> EN COLLABORATION (2014). « L'Oléoduc Énergie Est de TransCanada – Un projet voué à l'exportation qui n'apporte rien à l'économie nationale », document préparé par le Conseil des Canadiens, Ecology Action Centre, Équiterre et Environmental Defense. [www.equiterre.org/sites/fichiers/transcanadaeast-fr-final.pdf](http://www.equiterre.org/sites/fichiers/transcanadaeast-fr-final.pdf)

<sup>13</sup> <http://ecowatch.com/2014/05/15/epa-rules-air-pollution-oil-industry/>

<sup>14</sup> Ces chiffres sont conservateurs puisque les plus récentes données montrent que le Canada reçoit entre 450,000 et 500,000 bpj de pétrole brut en provenance des É-U:

[www.eia.gov/dnav/pet/hist/LeafHandler.ashx?n=PET&s=MCREXCA2&f=M](http://www.eia.gov/dnav/pet/hist/LeafHandler.ashx?n=PET&s=MCREXCA2&f=M)

<sup>15</sup> TRANSCANADA (2013). Analyse économique du projet Oléoduc Énergie Est, Document d'information sur une analyse économique réalisée par Deloitte. [www.oleoducenergieest.com/wp-content/uploads/2013/09/Energie-Est-Rapport-Deloitte-sur-les-retombees-economiques.pdf](http://www.oleoducenergieest.com/wp-content/uploads/2013/09/Energie-Est-Rapport-Deloitte-sur-les-retombees-economiques.pdf)

<sup>16</sup> TRANSCANADA (2013). Analyse économique du projet Oléoduc Énergie Est, Document d'information sur une analyse économique réalisée par Deloitte. Page 18 [www.oleoducenergieest.com/wp-content/uploads/2013/09/Energie-Est-Rapport-Deloitte-sur-les-retombees-economiques.pdf](http://www.oleoducenergieest.com/wp-content/uploads/2013/09/Energie-Est-Rapport-Deloitte-sur-les-retombees-economiques.pdf)

<sup>17</sup> D'après TransCanada : Les retombées directes sont celles découlant de sorties additionnelles dans le secteur directement touché (secteur à l'étude). Les ETP ont été répartis de manière égale pendant les années de développement et de construction pour les besoins du modèle, mais en réalité, pourraient varier d'une année à l'autre.

<sup>18</sup> Promesses tenues: pourquoi quitter Cacouna est la bonne chose à faire. TransCanada. Site consulté le 7 avril 2015. [www.oleoducenergieest.com/promesses-tenues-pourquoi-quitter-cacouna-est-la-bonne-chose-a-faire/](http://www.oleoducenergieest.com/promesses-tenues-pourquoi-quitter-cacouna-est-la-bonne-chose-a-faire/)

### 3. Risques environnementaux

#### RISQUE PRINCIPAL : ACCIDENTS, FUITES ET RUPTURES

D'emblée, les risques associés aux projets de transport de pétrole par oléoducs sont intimement liés aux fuites qui accompagnent inmanquablement ces projets. L'industrie présente le transport d'hydrocarbures par oléoduc comme étant plus « sécuritaire » que le transport maritime ou ferroviaire<sup>19</sup>, bien que l'oléoduc présente tout de même plusieurs risques, depuis sa mise en fonction jusqu'au-delà de la fin de sa vie utile. Le principal risque a trait au déversement d'hydrocarbures. À travers le continent, les oléoducs sont à l'origine de fuites d'ampleur variable, la plupart mineures, mais les fuites majeures sont tout de même fréquentes. Ces fuites ont généralement lieu sur la terre ferme, mais peuvent constituer une menace pour les sources d'eau potable et les eaux de surface, incluant les affluents du Saint-Laurent. De manière générale, ces fuites peuvent être attribuables aux opérations de routine, à l'usure, aux accidents ou à l'erreur humaine.

Le recensement des données canadiennes indique qu'entre 2004 et 2013, 19 déversements majeurs d'au moins un million de litres (6 290 barils) de pétrole ont eu lieu au pays en provenant d'oléoducs, en plus de près de 950 déversements de plus petite envergure<sup>20</sup>. Qui plus est, selon les plus récentes données du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BSTC), sur le nombre d'incidents de sécurité des pipelines au Canada en 2015 (c.-à-d. de janvier à avril 2015), un total de 44 incidents<sup>21</sup> de pipelines se sont produits (soit légèrement sous la moyenne pour cette même période lors des années 2010 à 2014). Parmi ces incidents, 17 ont impliqué des oléoducs directement, alors que 27 déversements ont impliqué des installations liées aux oléoducs, tels que les terminaux, stations de pompage, les stations de comptage, etc. Enfin, sur les 44 incidents notés au cours des mois de janvier à avril 2015, 19 ont impliqué des rejets incontrôlés de contenu du pipeline (pétrole, gaz)<sup>22</sup>. Ces incidents varient en taille de très faibles (moins de 1 mètre cube de pétrole, de gaz ou autre produit de pétrole) à grands (plus de 1000 mètres cubes).

#### QUELQUES CAS RÉCENTS EN AMÉRIQUE DU NORD

Les risques associés au transport de pétrole par oléoducs sont bien réels. Les exemples cités plus bas présentent un portrait-robot, non exhaustif, de quelques cas d'incidents survenus sur le continent nord-américain depuis les dernières années - certains d'entre eux s'étant produit au Québec de même que sur le territoire de la CMM.

---

<sup>19</sup> TRANSCANADA (2014c). Op.Cit. [www.oleoducenergieest.com/securite/la-securite-commence-au-sommet/](http://www.oleoducenergieest.com/securite/la-securite-commence-au-sommet/)

<sup>20</sup> BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA (BST) (2014). « Sommaire statistique des événements de pipeline 2013 », Bureau de la Sécurité des Transports du Canada. [www.tsb.gc.ca/fra/stats/pipeline/2013/sspo-2013.asp](http://www.tsb.gc.ca/fra/stats/pipeline/2013/sspo-2013.asp). Page consultée le 8 avril 2015.

<sup>21</sup> Selon le BSTC, les « incidents » sont le résultat direct de l'exploitation d'un pipeline et peut impliquer des rejets incontrôlés ou d'autres situations imprévues et indésirables, comme lorsque l'intégrité structurelle de l'oléoduc est en quelque sorte mise à risque. Les « Accidents », en revanche, impliquent des blessures ou des décès, ou des situations où le pipeline subit des dommages dû à des causes externes, ou provoque un incendie ou une explosion qui ne sont pas associés à des circonstances normales du fonctionnement du pipeline, ou lorsque le pipeline lui-même subit des dommages résultants de la libération d'un marchandise.

<sup>22</sup> Bureau de la sécurité des transports du Canada, Statistical Summary Pipeline Occurrences 2015. Statistics for the months of January to April 2015 are accessible from the following BSTC web-page: [www.tsb.gc.ca/fra/stats/pipeline/index.asp](http://www.tsb.gc.ca/fra/stats/pipeline/index.asp).

1. 26 juillet 2010 : la rupture de la ligne 6B d'Enbridge provoque la fuite plus de 3 millions de litres (20 000 barils) de pétrole bitumineux dans la rivière Kalamazoo, au Michigan. Bien que la fuite n'ait pas privé la ville de Marshall de sa source d'eau potable, elle aura tout de même forcé l'évacuation temporaire de plusieurs demeures et occasionné des problèmes de santé divers à plus de 300 résidents en raison des émanations de benzène<sup>23</sup>.

Malgré ses prétentions, les engagements d'Enbridge envers les enjeux de sécurité ont été remis en question, notamment en raison de ce déversement<sup>24</sup>. En effet, la compagnie a été sévèrement critiquée par le National Transportation Safety Board (NTSB) des États-Unis pour sa gestion déficiente de l'accident. Selon le NTSB, ce déversement est en grande partie attribuable à la négligence d'Enbridge et à l'inertie de son centre de contrôle situé à Edmonton. Ainsi, l'alarme qui permettait de détecter les baisses de pression de l'oléoduc vieux de 40 ans a été ignorée et le pipeline a été remis sous pression non pas une, mais deux fois. Par ailleurs, le défaut de corrosion qui a conduit au déversement de la ligne 6B avait été détecté plusieurs fois dans le passé<sup>25 26</sup>;

2. Mai 2011 : un déversement de 4 000 litres (25 barils) de pétrole survient à la station de pompage de l'oléoduc 9B exploitée par l'entreprise Enbridge à Terrebonne<sup>27</sup>. D'après les sources disponibles, 3 000 litres auraient été récupérés et 1 000 litres auraient été acheminés vers un site de traitement. Enbridge n'avait pas informé les autorités de la municipalité de Terrebonne du déversement<sup>28</sup>;
3. Septembre 2014 : Il aura fallu plusieurs jours afin de localiser la source d'une importante fuite de 100 000 litres (630 barils) de diesel survenue en septembre 2014 à Cap-aux-Meules (Îles-de-la-Madeleine)<sup>29</sup>. Selon le maire Jonathan Lapierre, la fuite provenant d'un oléoduc d'Hydro-

---

<sup>23</sup> NATIONAL TRANSPORTATION SAFETY BOARD (NTSB) (2012a). "Pipeline Rupture and Oil Spill Accident Caused by Organizational Failures and Weak Regulations", National Transportation Safety Board *Office of Public Affairs*, 10 juillet 2012.

<sup>24</sup> UNITED STATES ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY (EPA) (2014). "EPA Response to Enbridge Spill in Michigan: Dredging to Continue in 2014 at Morrow Lake and the Delta", *United States Environmental Protection Agency (EPA)*, en ligne, <http://www.epa.gov/enbridgespill/>

<sup>25</sup> CÔTÉ, Charles (2013). « Enbridge hantée par son passé », *La Presse*, 21 septembre 2013, en ligne, <http://www.lapresse.ca/environnement/pollution/201309/21/01-4691748-enbridge-hantee-par-son-passe.php>, page consultée le 17 juillet 2014.

<sup>26</sup> NATIONAL TRANSPORTATION SAFETY BOARD (NTSB) (2012b). « Enbridge Incorporated Hazardous Liquid Pipeline Rupture and Release: executive summary, *Pipeline Accident Report NTSB*, July 10, 2012

<sup>27</sup> QUÉBEC SOLIDAIRE (2013). *Commission parlementaire sur l'inversion de l'oléoduc 9B d'Enbridge - Rapport de Québec solidaire*, en ligne, <http://www.quebecsolidaire.net/wp-content/uploads/2013/12/20131206-Rapport-Oleoduc9b-QS1.pdf>

<sup>28</sup> VILLE DE TERREBONNE (2014). Procès-verbal de la séance du comité exécutif de la Ville de Terrebonne. Terrebonne, Québec.

<sup>29</sup> FOURNIER, Johanne (2014). « Les Îles-de-la-Madeleine : une fuite d'hydrocarbures impossible à localiser », *Le Soleil*, 12 septembre 2014. [www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/environnement/201409/12/01-4799752-iles-de-la-madeleine-une-fuite-dhydrocarbures-impossible-a-localiser.php?utm\\_categorieinterne=traficdrivers&utm\\_contenuinterne=cyberpresse\\_vous\\_suggere\\_4800361\\_article\\_POS3](http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/environnement/201409/12/01-4799752-iles-de-la-madeleine-une-fuite-dhydrocarbures-impossible-a-localiser.php?utm_categorieinterne=traficdrivers&utm_contenuinterne=cyberpresse_vous_suggere_4800361_article_POS3)

Québec aura mis en relief la carence en ressources humaines et matérielles en cas de déversement pétrolier sur l'archipel, malgré l'existence de plusieurs plans d'urgence<sup>30</sup>;

4. 15 juillet 2015 : 5 millions de litres (31 000 barils) d'un mélange de bitume, de sable et d'eaux usées sont déversés près de Fort McMurray, Alberta, suite à une fuite d'un oléoduc appartenant à l'entreprise Nexen. Selon la compagnie, il semble que le système de détection de fuite n'ait pas été déclenché lors de l'incident<sup>31</sup>.

Dans la plupart des cas, les incidents reportés ci-haut et/ou leur ampleur sont le résultat d'une défaillance des mesures de surveillance et/ou d'urgence devant assurer la sécurité des installations, de l'environnement et des communautés. Le cas récent à Fort McMurray nous rappelle par ailleurs que les cas de rupture majeure surviennent même pour des oléoducs neufs à double cloison<sup>32</sup>. L'ensemble des cas présentés illustre également les limites des mesures de prévention pouvant être déployées par les exploitants d'oléoducs en plus de montrer que la détection des fuites est très souvent le fait d'observations visuelles sur place, ce qui relativise grandement les délais de réponse auxquels cherchent à s'astreindre les exploitants en cas d'accidents.

Ainsi, bien que l'oléoduc Énergie-Est prévu par TransCanada consiste en une nouvelle construction sur la portion du trajet passant sur le territoire de la CMM, il n'en demeure pas moins que cela ne garantit en rien sa sécurité.

## EAU POTABLE

La question de la protection de l'eau potable se doit d'être un enjeu central dans l'étude du projet Énergie-Est qui passera sur le territoire de la CMM.

Selon le plus récent tracé proposé par TransCanada, l'oléoduc doit traverser la rivière des Outaouais, qui, à elle seule, alimente en eau potable des dizaines de milliers de résidents du Grand Montréal. Énergie-Est devra également traverser la rivière des Mille Îles à l'est de Terrebonne, dont 106 000 résidents dépendent pour leur eau potable, ainsi qu'environ 400 000 résidents du nord de Montréal. L'oléoduc traversera également la rivière des Prairies ainsi que la rivière Assomption sur le territoire de la CMM<sup>33 34</sup>.

---

<sup>30</sup> FOURNIER, Johanne (2014). « Déversement aux Îles-de-la-Madeleine: «Comme un signal d'alarme», *Le Soleil*, 17 septembre 2014. [www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/environnement/201409/16/01-4800867-deversement-aux-iles-de-la-madeleine-comme-un-signal-dalarme.php?utm\\_categorieinterne=traficdrivers&utm\\_contenuinterne=cyberpresse\\_vous\\_suggere\\_4799752\\_article\\_POS4](http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/environnement/201409/16/01-4800867-deversement-aux-iles-de-la-madeleine-comme-un-signal-dalarme.php?utm_categorieinterne=traficdrivers&utm_contenuinterne=cyberpresse_vous_suggere_4799752_article_POS4)

<sup>31</sup> <http://globalnews.ca/news/2116785/nexen-to-provide-update-on-northern-alberta-pipeline-spill/>

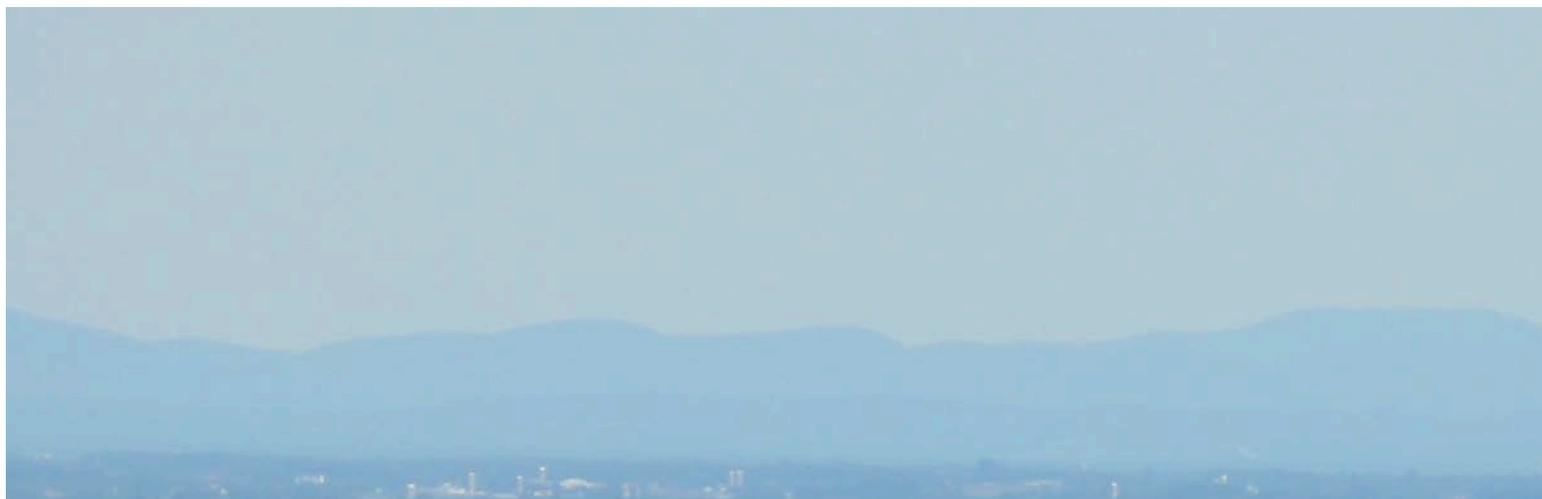
<sup>32</sup> <http://ici.radio-canada.ca/regions/alberta/2015/07/17/004-deversement-important-alberta-petrole-pipeline-neuf-nexen.shtml>

<sup>33</sup> Le Saint-Laurent, artère pétrolière? Cartographie des risques et des impacts potentiels de la multiplication des projets

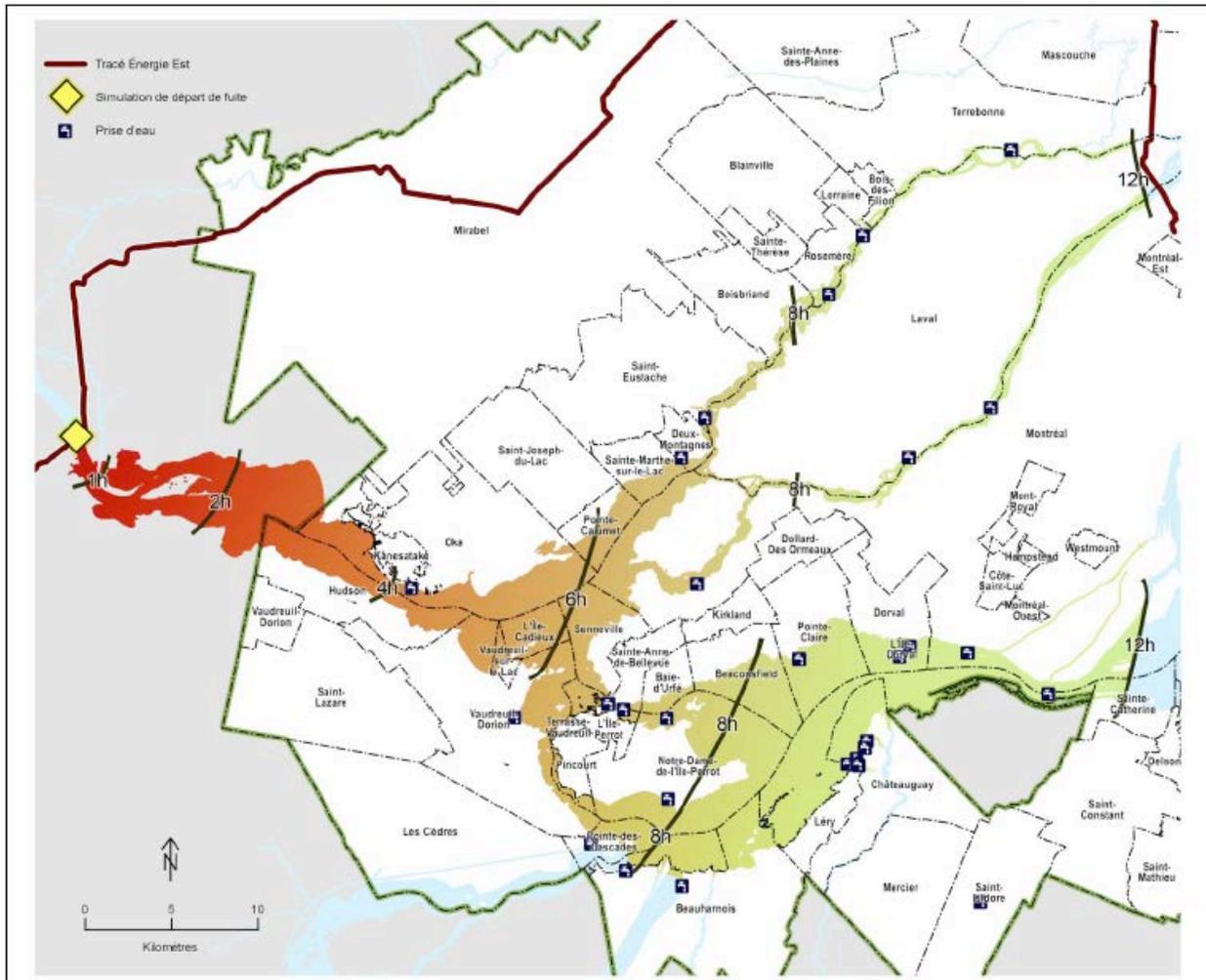
de transport de pétrole sur les écosystèmes et l'économie du Saint-Laurent. Février 2015. Fondation David Suzuki, Société pour la nature et les parcs (SNAP) et WWF-Canada. [www.davidsuzuki.org/fr/publications/rapports/2015/le-saint-laurent-artere-petroliere/](http://www.davidsuzuki.org/fr/publications/rapports/2015/le-saint-laurent-artere-petroliere/)

<sup>34</sup> Énergie Est : rencontre du pétrole et de l'eau. Août 2014. Conseil des Canadiens. [www.canadians.org/sites/default/files/publications/energieest-cours-eau-0814.pdf](http://www.canadians.org/sites/default/files/publications/energieest-cours-eau-0814.pdf)

À cet effet, la firme d'experts environnement Savaria a remis un rapport commandé par la CMM en mai 2015 concernant les impacts potentiels d'un déversement de pétrole suite à la mise en service de l'oléoduc Énergie-Est de TransCanada<sup>35</sup>. Le rapport fait état de différents scénarios de fuites de pétrole, en plus de modéliser l'étendue de déversements de pétrole dans les principaux cours d'eau de la CMM, soit la rivière des Outaouais, la rivière des Mille-Îles, ainsi que la rivière L'Assomption. Advenant un déversement à la hauteur de la rivière des Outaouais, la firme estime qu'il faudra moins de 12 heures avant que le panache de déversement n'ait atteint l'ensemble des six prises d'eau de la ville de Laval dans la rivière Mille-Îles (voir carte ci-dessous).



Carte 2 : Propagation estimée du panache de déversement dans la rivière des Outaouais



Source : Savaria Experts-Conseils inc. (Traitement CMM, 2015)

Cela dit, plusieurs enjeux techniques notés par la firme Savaria soulèvent certaines questions qu'il serait pertinent pour la CMM d'éclaircir auprès de TransCanada. Notamment, il serait fort pertinent de déterminer si TransCanada a effectué ses propres modélisations en cas de rupture de la canalisation à la hauteur de la rivière des Outaouais, comme l'a fait Savaria afin d'obtenir un « worst case scenario ». En particulier, il serait nécessaire de déterminer en combien de temps ce pétrole atteindrait l'ensemble des puits de captage d'eau potable des municipalités du territoire de la CMM.

### AUTRES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

Tel qu'on en fera mention dans le mémoire présenté par le Mouvement Ceinture Verte, le territoire de la CMM comprend plusieurs milieux naturels et agricoles variés, dont plusieurs pourraient être impactés par le passage de l'oléoduc Énergie-Est ainsi que par les risques qui y sont associés. Il convient donc de rappeler que ces milieux naturels procurent à la CMM des biens et services

écologiques qui assurent le bon fonctionnement de l'écosystème et contribuent de manière importante à notre santé et notre économie. Captage de carbone, régulation du climat, protection contre les inondations et les îlots de chaleur, pollinisation, approvisionnement en eau, etc. – les services écologiques que procurent les milieux naturels du Grand Montréal représentent, de manière conservatrice, plus de \$4 milliards par année<sup>36</sup>.

Compte tenu des risques associés au projet Énergie-Est, la CMM devrait prendre en considération les coûts potentiels associés à la perte éventuelle de tels biens et services advenant le cas d'un incident lié à l'oléoduc sur son territoire. Ceci est d'autant plus important alors les efforts mis de l'avant à travers le Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD) adopté en 2012<sup>37</sup> pourraient être compromis par le projet de TransCanada sur le territoire de la CMM.

Enfin, en plus de passer près de nombreuses zones de biodiversité sensibles sur le territoire de la CMM, le tracé proposé compte traverser des zones agricoles, en plus de passer en marge de milieux naturels comptant des espèces menacées en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables<sup>38</sup>. Ainsi, tout incident pouvant affecter de tels milieux et espèces à statut précaire ne ferait qu'exacerber l'intégrité fragile de ces milieux naturels. Par ailleurs, notons que l'UPA avait demandé à l'ONÉ de suspendre le processus d'inscription des intervenants pour l'audience sur le projet Énergie-Est jusqu'à ce que TransCanada ait déterminé la présence ou non d'un terminal pétrolier au Québec, ainsi que le positionnement des stations de pompage. Cette requête avait été déposée afin de répondre aux inquiétudes des agriculteurs qui pourraient être directement impactés par le projet<sup>39</sup>.

## PÉTROLE BITUMINEUX ET ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

L'inventaire des émissions de GES du Québec pour 2012 démontre que le Québec a su dépasser l'objectif du protocole de Kyoto en réduisant de 8% ses émissions de GES par rapport à 1990. En contrepartie, pour la même période (1990-2012), le Canada a augmenté ses émissions de GES de 18%, l'Alberta étant responsable de 73% de cette augmentation nette selon les données tirées de l'inventaire des émissions de GES d'Environnement Canada<sup>40</sup>. Cette augmentation serait largement due à l'exploitation des sables bitumineux de l'Alberta, qui, si elle continue à croître, pourrait faire en sorte que les émissions de GES de l'Alberta en 2020 s'approcheraient des émissions combinées de GES de l'Ontario, du Québec et de la Colombie-Britannique.

---

<sup>36</sup> Le capital écologique du Grand Montréal : Une évaluation économique de la biodiversité et des écosystèmes de la Ceinture Verte. 2013. [www.davidsuzuki.org/fr/publications/telechargements/2012/Rapport%20Ceinture%20Verte\\_BSE\\_FDS\\_web\\_Fev2013.pdf](http://www.davidsuzuki.org/fr/publications/telechargements/2012/Rapport%20Ceinture%20Verte_BSE_FDS_web_Fev2013.pdf)

<sup>37</sup> <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/plans/pmad/>

<sup>38</sup> Carte des projets et infrastructures de transport de pétrole sur le Saint-Laurent et risques potentiels pour les écosystèmes et les communautés riveraines. 2015. [www.davidsuzuki.org/fr/publications/ressources/2015/le-saint-laurent-artere-petroliere-carte/](http://www.davidsuzuki.org/fr/publications/ressources/2015/le-saint-laurent-artere-petroliere-carte/)

<sup>39</sup> [https://docs.neb-one.gc.ca/ll-eng/llisapi.dll/fetch/2000/90464/90552/2432218/2540913/2671689/2680150/Processus\\_d\\_audience\\_de\\_l\\_Office\\_national\\_de\\_l\\_energie\\_-\\_A4H5W8.pdf?nodeid=2680010&vernum=-2](https://docs.neb-one.gc.ca/ll-eng/llisapi.dll/fetch/2000/90464/90552/2432218/2540913/2671689/2680150/Processus_d_audience_de_l_Office_national_de_l_energie_-_A4H5W8.pdf?nodeid=2680010&vernum=-2)

<sup>40</sup> Digging a Big Hole: How tar sands expansion undermines a Canadian energy strategy that shows climate leadership. Greenpeace & Environmental Defence. Avril 2015. [https://drive.google.com/file/d/0B\\_0MqnZ4wmcMN0x1c2ZINnFNZzg/view](https://drive.google.com/file/d/0B_0MqnZ4wmcMN0x1c2ZINnFNZzg/view)

Dans cette optique, il est donc non négligeable de prendre en considération l'impact du projet Énergie-Est sur les émissions de GES au pays, ce que l'ONÉ n'évaluera toutefois pas dans son évaluation environnementale du projet<sup>41</sup>, ni le gouvernement du Québec pour la portion du projet qui le concerne<sup>42</sup>. Ainsi, bien que ni l'ONÉ, ni le gouvernement du Québec n'évalueront les impacts globaux du projet en termes d'émissions de GES, l'Institut Pembina estimait en 2014<sup>43</sup> qu'Énergie-Est pourrait contribuer à une augmentation annuelle de 30 à 32 mégatonnes d'émissions de GES, l'équivalent d'un ajout de 7 millions de voitures supplémentaires au parc automobile canadien.

Il est de notre avis que la question des GES produits en amont du projet ne peut être ignorée alors que l'augmentation des émissions induite par Énergie-Est risque d'effacer à elle seule tous les efforts réalisés par le Québec en matière de lutte aux changements climatiques depuis 25 ans. Ce projet pourrait contrecarrer les mesures mises en place au cours des dernières années par la CMM (et celles à prévoir) afin de réduire ses propres émissions<sup>44</sup>. La simple cohérence exige que la CMM se penche sur ces émissions.

#### **4. Recommandations et conclusion**

À la lumière des informations présentées dans ce mémoire, il nous apparaît que le projet Énergie-Est présente des risques environnementaux, sociaux et économiques qui ne peuvent être mitigés de manière acceptable. D'autre part, les retombées économiques pour la CMM (et le Québec dans son ensemble) demeurent pratiquement minimales, sinon inconnues, et que les coûts pour la CMM pourraient, quant à eux, être importants advenant tout incident impliquant un déversement d'hydrocarbures dans un de ces principaux cours d'eau alimentant la CMM.

Ainsi, avant d'accepter que le projet ne traverse son territoire, nous recommandons à la CMM d'obtenir du promoteur des réponses précises aux éléments suivants :

- Est-ce que TransCanada a effectué ses propres modélisations en cas de rupture de la canalisation à la hauteur de la rivière des Outaouais, comme l'a fait Savaria? Si oui, quelles en sont les conclusions ?
  - o Sans intervention aucune, en combien de temps ce pétrole atteindrait-il l'ensemble des puits de captage d'eau potable des municipalités du territoire de la CMM ?
- Advenant un déversement de pétrole dans la rivière des Outaouais (ou des Prairies), quelles sont les interventions nécessaires afin de réparer une conduite située sous l'eau ?
- Est-ce aux municipalités situées sur le territoire de la CMM et potentiellement impactées par le projet d'assumer les frais liés à la sécurité publique en cas d'incidents (frais de formation des intervenants, équipement d'intervention d'urgence, autres coûts de gestion) ?

<sup>41</sup> [www.neb-one.gc.ca/pplctnflng/mjrpp/nrgyst/index-fra.html#s6](http://www.neb-one.gc.ca/pplctnflng/mjrpp/nrgyst/index-fra.html#s6)

<sup>42</sup> [www.cqde.org/blogue-du-cqde/#\\_ftn2](http://www.cqde.org/blogue-du-cqde/#_ftn2)

<sup>43</sup> Flanagan, Erin and Clare Demerse, Climate Implications of the Proposed Energy East Pipeline: A Preliminary Assessment. The Pembina Institute, 2014. [www.pembina.org/reports/energy-east-climate-implications.pdf](http://www.pembina.org/reports/energy-east-climate-implications.pdf)

<sup>44</sup> <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/environnement/dossiers-en-environnement/gaz-a-effet-de-serre/>

- Quelles seraient les retombées économiques pour la CMM et ses citoyens, le cas échéant, prenant en considération les coûts associés à la sécurité publique en cas d'incidents?
- Considérant les efforts consentis par la CMM pour réduire ses émissions de GES au fil des ans, est-ce que TransCanada est en mesure d'évaluer : (a) les émissions de GES qui seront générées par le fonctionnement de l'oléoduc, y compris les émissions fugitives, et en particulier au Québec et; (2) les émissions de GES générées par l'extraction et le traitement du pétrole qui serait acheminé par l'oléoduc, soit 1,1 million de barils de pétrole par jour?

En l'absence de réponses claires et précises à ces questions, le tout accompagné d'un plan concret démontrant comment les impacts environnementaux et sociaux pourraient être mitigés advenant tout incident, il est de notre avis que ce projet ne devrait pas être approuvé par la CMM.

Alors qu'une fronde municipale s'organise depuis plusieurs mois contre Énergie-Est<sup>45</sup>, le tout renchéri récemment par l'opposition officielle de ville de Laval au projet de TransCanada<sup>46</sup>, la CMM pourra compter sur un appui sans cesse grandissant si elle décide de s'opposer à ce projet, y compris celui de la Fondation David Suzuki.

---

<sup>45</sup> <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/national/2015/02/06/001-autray-transcanada-oleoduc-municipalites.shtml>

<sup>46</sup> <http://www.laval.ca/Pages/Fr/Nouvelles/ville-laval-oppose-projet-energie-est.aspx>