

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA COMMISSION DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES, DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES NATURELLES

DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS
PUBLIQUES EN VUE D'Étudier L'ACCEPTABILITÉ POUR LE QUÉBEC DU PROJET
[...] « INVERSION DU FLUX DE L'OLÉODUC 9B D'ENBRIDGE »



LA RÉALISATION DU PROJET D'ENBRIDGE N'EST PAS DANS L'INTÉRÊT DU QUÉBEC

Décembre 2013

PAR



Nature Québec, 2013.

La réalisation du projet d'Enbridge n'est pas dans l'intérêt du Québec. Mémoire présenté à la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles, dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques en vue d'étudier l'acceptabilité pour le Québec du projet [...] « Inversion du flux de l'oléoduc 9B d'Enbridge », décembre 2013.

Rédaction

Pierre Ross, chercheur
Charles-Antoine Drolet, vice-président de Nature Québec
Christian Simard, directeur général de Nature Québec
Carène Mamoun, stagiaire

Crédits photographiques (page couverture)

© 2006, champ pétrolifère albertain de Syncrude. Wikimedia.
© 2005, pipeline en Alaska.
CCDMD, Le Québec en images, Corrine Pomerleau.
© 2011, raffinerie de Montréal Est.
CCDMD, le Québec en images, Denis Chabot.

ISBN978-2-89725-054-6 (document imprimé)
ISBN 978-2-89725-055-3 (document PDF)

© Nature Québec, 2013
870, avenue De Salaberry, bureau 207, Québec (Québec) G1R 2T9

Table des matières

INTRODUCTION	1
POUR UNE RÉELLE ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET UN EXAMEN PUBLIC DES IMPACTS.....	2
LE DÉBAT ENTOURANT LA FILIÈRE PÉTROLIÈRE : UN FAUX DILEMME	5
LE PROJET D'INVERSION DE LA LIGNE 9B	6
1.1 Les projets d'Enbridge et de TransCanada doivent être évalués ensemble	6
1.2 Nous sommes partie prenante d'une production éminemment néfaste	9
1.3 La sécurité de la ligne 9B	11
LE SECTEUR PÉTROLIER ET L'ÉCONOMIE QUÉBÉCOISE	17
2.1 L'inversion de la ligne 9B comme réponse aux malaises des raffineries : mythes et réalité	17
2.2 L'industrie pétrochimique.....	19
2.4 Les nouveaux porteurs d'eau.....	20
VERS OÙ DEVRAIT S'ORIENTER LE QUÉBEC EN MATIÈRE D'ÉNERGIE ?	21
3.1 Pétrole et pipelines	22
3.2 Économie d'énergie et efficacité énergétique	22
3.3 Transports	23
3.4 Chauffage	23
3.5 Industries	24
3.6 Énergies « vertes »	24
RECOMMANDATIONS	25
CONCLUSION	26

INTRODUCTION

Merci de nous donner la possibilité de présenter devant la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles (CAPERN) le point de vue de Nature Québec sur le projet d'inversion de l'oléoduc 9B d'Enbridge. Nous vous rappelons que Nature Québec est un organisme national à but non lucratif (OBNL) qui regroupe plus de 5000 membres et sympathisants et plus d'une centaine d'organismes affiliés œuvrant à la conservation de la nature, au maintien des écosystèmes essentiels à la vie et à l'utilisation durable des ressources. Travaillant depuis 1981 au maintien de la diversité des espèces et des écosystèmes, Nature Québec souscrit aux objectifs de la Stratégie mondiale de conservation de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), dont il est membre.

POUR UNE RÉELLE ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET UN EXAMEN PUBLIC DES IMPACTS

Les processus d'évaluation environnementale et d'examen public des impacts doivent répondre à des normes de qualité élevées. Il y a d'abord l'étude d'impacts, généralement réalisée par le promoteur, mais devant répondre à des directives rigoureuses. Au Québec, cette étude lorsqu'elle est jugée recevable fait ensuite l'objet d'une publication et d'audiences publiques devant une commission du BAPE. L'étude est présentée en deux phases, une phase d'information et de questions et une phase pour le dépôt des mémoires. Par la suite, un rapport est remis et analysé. En fin de parcours, un projet de décret est acheminé pour décision au conseil des ministres. En aucun cas, quelques journées de consultations particulières réalisées par une commission parlementaire ne peuvent se substituer à ce processus rigoureux et constituer « une évaluation environnementale sans compromis », comme l'a avancé l'actuel ministre de l'Environnement, du Développement durable, de la Faune et des Parcs (MDDEFP), M. Yves-François Blanchet.

Le projet Enbridge est présentement à l'étude par l'Office national de l'énergie (ONÉ) selon un processus de consultation et d'évaluation environnementale encadré par des lois fédérales. Depuis l'adoption des lois « mammoths » C-38 et C-45, ce processus d'évaluation a été tronqué et dénaturé. Dans les domaines du nucléaire et de l'énergie, la responsabilité de l'évaluation a été retirée à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE) pour être transférée à l'ONÉ et la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN). De plus, il est maintenant possible de suspendre l'application de la *Loi sur les pêches* et de la *Loi sur les océans* afin d'assurer les tracés de pipelines, alors qu'il n'est plus possible de remettre en question la justification des projets soumis. Enfin, l'accès aux consultations est fortement encadré et limitatif.

Le gouvernement du Québec n'aurait pas dû réagir par une consultation encore plus rudimentaire et limitée, en confiant ce rôle à une commission parlementaire. Cette pratique dénature la notion même d'évaluation environnementale d'un projet. En effet, même si le projet d'Enbridge est principalement de juridiction fédérale, le Québec devra éventuellement en subir les impacts et doit mener sa propre évaluation de ce type projet, de sa justification, de ses risques et de ses impacts. Il en va ainsi pour le projet Enbridge, de même que pour le projet, un peu moins avancé, d'Énergie Est (Transcanada).

En raison du chevauchement des juridictions, le projet d'Enbridge impose des contraintes qui seraient faciles à utiliser comme excuses pour ne pas procéder à une évaluation environnementale. La demande d'inversion a été soumise à l'ONÉ en novembre 2012 et il en découle un calendrier très serré puisqu'une réponse est attendue pour le début de 2014. Ici, c'est davantage le rythme du marché pétrolier que celui des préoccupations environnementales qui dicte la conduite des affaires.

En ce sens, nous rejoignons l'avis de M^e Jean Baril, spécialiste des processus d'évaluation environnementale et d'accès à l'information, qui se prononçait sur la pertinence de cette Commission parlementaire :

Et que dire du mode d'évaluation en commission parlementaire retenu pour le projet d'inversion de l'oléoduc d'Enbridge ? Laisse-t-il présager l'évaluation qui prévaudra pour le projet de construction du pipeline Énergie Est par TransCanada ? Une « gouvernance souverainiste » exigerait minimalement d'assujettir ce type de projet à notre procédure d'évaluation et d'examen plutôt que de laisser l'Office national de l'énergie de M. Harper nous dicter les conditions d'utilisation du territoire québécois. Même minoritaire, cela est parfaitement faisable ! [...]

Pour contrer cet arbitraire politique, il faut une modification profonde de nos mécanismes d'évaluation permettant l'information et la consultation du public, entre autres en encadrant légalement la tenue d'une évaluation environnementale stratégique pour tout nouveau plan, politique ou programme, comme avancé par le droit international de l'environnement.

RECOMMANDATION 1

UTILISER L'ARTICLE 6.3 DE LA LQE

Nature Québec recommande donc que le ministre titulaire du MDDEFP utilise l'article 6.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) afin d'évaluer en profondeur les projets d'oléoducs qui achemineront le pétrole de l'Ouest vers les marchés de l'Est, et qui traverseront son territoire. Afin d'obtenir un portrait plus complet, le mandat pourrait même être élargi au transport des pétroles de l'Ouest par rail. Et qu'à cette fin, il commande la réalisation d'une évaluation environnementale stratégique.

RECOMMANDATION 2

MODIFIER LE RÈGLEMENT 31.1

Nature Québec recommande que le gouvernement du Québec modifie son Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (*Loi sur la qualité de l'environnement*, chapitre Q-2, r.23, article 31.1) afin de prévoir un mécanisme d'autorisation et d'évaluation pour les projets de pipelines qui traversent son territoire.

LE DÉBAT ENTOURANT LA FILIÈRE PÉTROLIÈRE : UN FAUX DILEMME

La façon dont est présenté le débat sur le développement pétrolier est également tributaire de la cadence qui nous est imposée et qui joue contre la possibilité d'avoir une évaluation environnementale plus complète. Ce débat est trop souvent présenté à la population comme un choix à faire entre deux espérances : celle d'un développement économique et celle d'un environnement sain. Pour certains tenants du développement économique à tout prix, ce choix comporte une dimension supplémentaire : l'incompatibilité des deux espérances. Dans cette perception des choses, les préoccupations environnementales nuiraient au développement économique. En conséquence, un choix logique s'imposerait, celui du développement économique.

Nous croyons qu'opposer économie et environnement constitue un faux dilemme, dont le but est uniquement d'amener la population à adhérer à une conclusion déterminée d'avance. Cela constitue une sur-simplification de la réalité niant la possibilité de faire un choix éclairé étant donné que ce choix est déjà fortement suggéré.

Nous pensons au contraire que la réalité est plus complexe que cela. L'économie, qui est une autre façon de se référer à l'utilisation optimale des ressources dans le but de répondre aux besoins, est au cœur de notre rapport à l'écosystème. L'économie et l'environnement sont deux facettes de la même réalité. Tout développement économique modifie l'écosystème de façon plus ou moins durable, mais c'est l'écosystème qui dicte quelles sont les ressources à notre disposition. L'écosystème dans lequel nous évoluons est un héritage de ce que nos prédécesseurs y ont réalisé.

Dans notre présentation, nous souhaitons discuter des thèmes qu'une évaluation environnementale serait appelée à développer. Premièrement, des questions sont soulevées par le bilan environnemental du projet, notamment par le double volet de la demande. C'est-à-dire qu'il n'est pas uniquement question d'inverser la ligne 9B, mais aussi d'en augmenter considérablement le débit, avec les conséquences environnementales que cela suppose. Deuxièmement, nous croyons qu'un examen du rapport entre l'industrie pétrolière et le développement de l'économie québécoise doit se faire afin de nuancer le courant d'opinion voulant que le développement pétrolier constitue une occasion historique unique que nous ne pouvons pas refuser de saisir. Enfin, nous voulons situer notre position et nos recommandations dans le contexte de la lutte aux changements climatiques.

LE PROJET D'INVERSION DE LA LIGNE 9B

L'industrie pétrolière comprend quatre secteurs. Dans cette structure, les pipelines occupent une position intermédiaire. Leur importance et leur déploiement dépendent de l'emplacement de la production par rapport aux raffineries et à la distribution.

Au Canada, la production est presque totalement concentrée en Alberta, alors que les marchés (traditionnellement situés dans le Midwest américain) se retrouvent de plus en plus en Asie, dans la région du golfe du Mexique et sur la côte atlantique. L'atteinte des marchés est une préoccupation vitale pour les producteurs de pétrole. En Amérique du Nord, le chemin de fer et les oléoducs constituent les deux options privilégiées.

1.1

LES PROJETS D'ENBRIDGE ET DE TRANSCANADA DOIVENT ÊTRE ÉVALUÉS ENSEMBLE

Récemment, deux projets d'oléoducs visant à relier le Québec et la région atlantique aux producteurs de l'ouest (Énergie-est de TransCanada et l'inversion de la ligne 9B d'Enbridge) nous ont été présentés. La façon dont ces deux projets évoluent s'apparente davantage à une démarche monopolistique qu'à une démarche de libre concurrence. Premièrement parce que les deux projets sont traités séparément, comme si l'un n'avait rien à voir avec l'autre. Deuxièmement parce que l'évaluation de ces projets se fait sans tenir compte des autres options de transport.

Ainsi, même si les deux projets sont nés du même contexte d'explosion de la production nord-américaine, dont celle des sables bitumineux, ils seront évalués séparément par l'ONÉ, comme si l'autre projet n'existait pas. Dans ce contexte, il est impossible d'évaluer le bien-fondé d'un projet par rapport à l'autre. Le projet d'Enbridge n'est mis en concurrence qu'avec lui-même, tout comme le projet de TransCanada.

Par ailleurs, d'autres options de transport existent. Le Dakota du Nord, où est principalement située la réserve de pétrole de schiste de Bakken, ne possède pas un réseau de pipelines capable de transporter la plus grande partie de sa production. Son essor est lié à celui du chemin de fer comme transporteur pétrolier, pour lui permettre de rejoindre le réseau de pipelines existant. En ce sens, il ne faut pas tomber dans le discours démagogique voulant que privilégier les pipelines, soi-disant plus sécuritaires, permette de délaisser le chemin de fer, plus dangereux. Dans les faits, le pétrole circulant dans une ligne 9B inversée aura déjà, auparavant, fait une partie du trajet en chemin de fer. De plus, au moins une raffinerie utilisera de nouveau le rail pour acheminer du pétrole de l'Ouest.

En effet, sur les 265 000 barils par jour qui sont acheminés à la raffinerie de Valero à Lévis, environ la moitié cheminera par le pipeline d'Enbridge jusqu'à Montréal, puis par bateau jusqu'à Lévis. L'autre

moitié cheminera à parts équivalentes par chemins de fer en provenance de l'Ouest (100 wagons par jour) et par navires traversant l'Atlantique pour l'acheminement du pétrole de l'Afrique du Nord.

À ce sujet, il est intéressant de rappeler les arguments soulevés par Ultramar, aujourd'hui Valéro, pour justifier la construction du pipeline reliant la raffinerie de Lévis à Montréal-Est. En octobre 2009, le gouvernement du Québec autorisait Ultramar à construire un pipeline entre Lévis et Montréal afin de remplacer le chemin de fer. Une bonne partie des arguments utilisés par Ultramar pour justifier la construction du pipeline reposait sur les nombreux avantages liés à l'abandon du chemin de fer. En novembre 2006, Jean Bernier, président d'Ultramar, expliquait ainsi les avantages du pipeline devant les membres de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain :

« C'est un mode de transport très sécuritaire, qui n'est pas affecté par les conditions climatiques, qui a très peu d'impact sur l'environnement, car la conduite est enfouie à 1 mètre de profondeur et dont l'exploitation n'émet aucun gaz à effet de serre »¹

L'avis favorable émis par le BAPE en juillet 2007 représente un point fort du processus, car il s'appuie entre autres sur les avantages du pipeline par rapport au chemin de fer :

La commission est d'avis que le transport par oléoduc de 100 000 barils par jour de produits pétroliers entre Lévis et Montréal-Est est avantageux par rapport au transport par train ou par navire à l'égard de la sécurité publique, de la flexibilité, de la fiabilité et des émissions de gaz à effet de serre.²

Mais, pour Ultramar, la partie n'était pas gagnée pour autant. La Commission de protection des terres agricoles (CPTA), les 32 municipalités touchées et les nombreux propriétaires devaient également approuver le projet, un processus qu'Ultramar trouvait trop lent à son goût. En août 2009, Ultramar menaçait donc de laisser tomber son projet et réitérait les avantages de l'oléoduc sur les autres moyens de transport :

Actuellement, les produits raffinés voyagent en bateau et surtout en train, avec les risques que cela comporte. Le train chargé de carburant a déjà déraillé 18 fois depuis sa mise en service, en 1996. Un de ces accidents a causé la mort de deux personnes, et quatre déraillements ont causé un déversement d'hydrocarbures. L'oléoduc permettrait de remplacer les trains d'Ultramar entre Lévis et ses installations de stockage de Montréal-Est, soit de sept à huit convois par semaine. Ultramar soutient que le gazoduc serait infiniment plus sûr que le train, ce que ne contestent pas ses opposants.³

¹ La Presse canadienne, 7 novembre 2006, *Ultramar aime le plan vert de Québec*. [En ligne.] <http://affaires.lapresse.ca/economie/200901/06/01-690287-ultramar-aime-le-plan-vert-de-quebec.php>

² BAPE, juillet 2007. Rapport 243. *Projet de construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent entre Lévis et Montréal-Est*. Rapport d'enquête et d'audience publique.

³ La Presse canadienne, 13 août 2009. *Pipeline: Ultramar menace de remballer son projet*. [En ligne.] <http://affaires.lapresse.ca/economie/quebec/200908/13/01-892123-pipeline-ultramar-menace-de-remballer-son-projet.php>

Le feu vert du gouvernement ne tarde pas et est donné en octobre 2009. « *Moyen de transport alternatif au train, l'oléoduc s'avère fiable et sécuritaire, affirme le gouvernement dans ce communiqué* »⁴.

Les arguments soulevés par Ultramar pour justifier son projet d'oléoduc relèvent d'une opération de relations publiques. Une des caractéristiques de ce type d'opération est de simplifier à outrance les enjeux, habituellement en leur donnant un caractère binaire ; ici, le bon oléoduc contre le méchant chemin de fer. Une autre caractéristique est de rechercher le gain à court terme. Ainsi, une fois l'objectif de la campagne atteint, les événements pourront toujours nous contredire, il sera trop tard. On voit bien aujourd'hui que, loin d'avoir délaissé le train honni, Valéro l'utilise quotidiennement pour approvisionner la raffinerie.

Le cas de l'inversion de la ligne 9B est du même ordre. Nous avons, semble-t-il, le choix entre inversion ou pertes d'emplois, prix abordables ou prix élevés, approvisionnement assuré ou approvisionnement hasardeux. Et le tout doit se faire rapidement. Peu importe si plus tard les prix plus bas ne sont pas au rendez-vous, que l'inversion ne permet pas d'améliorer la rentabilité des raffineries et du secteur pétrochimique ou que d'autres sources d'approvisionnement s'avèrent plus avantageuses, on aura toujours la possibilité de recourir de nouveau à un façonneur d'images (*spin doctor*) pour nous mettre en garde contre les détracteurs.

RECOMMANDATION 3

QUÉBEC DOIT PROCÉDER À SA PROPRE ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Nature Québec demande de ne pas céder à un sentiment d'urgence créé par le processus fédéral et recommande de prendre le temps d'étudier l'ensemble des projets de transport de produits pétrolier par oléoducs dans leur contexte commun. Le gouvernement du Québec doit aviser le gouvernement fédéral que le projet ne peut être amorcé nonobstant une autorisation émise par l'ONÉ, et ce avant que le Québec n'ait terminé sa propre évaluation environnementale.

⁴ La Tribune, 21 octobre 2009, *Québec autorise la construction de l'oléoduc*. [En ligne.] <http://www.lapresse.ca/la-tribune/actualites/200910/21/01-913619-quebec-autorise-la-construction-de-loleoduc.php>

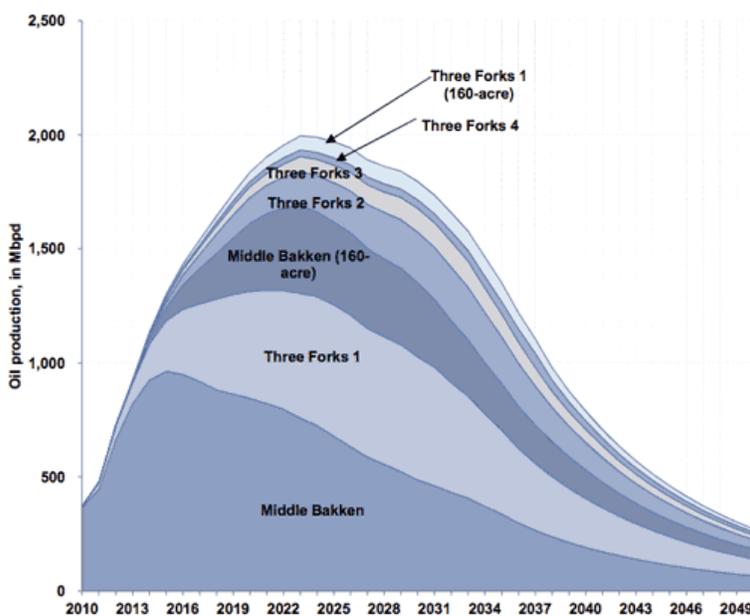
1.2

NOUS SOMMES PARTIE PRENANTE D'UNE PRODUCTION ÉMINEMMENT NÉFASTE

Force est de constater que nous n'avons aucune prise en amont des projets, ni sur le choix, ni sur les intentions des transporteurs. Pour des raisons historiques, Enbridge contourne les Grands Lacs par le sud, alors que TransCanada le fait par le nord. Cet état de fait a un impact sur le type de produits transportés. La ligne Énergie-Est de TransCanada, qui fournit le Québec en gaz naturel, est directement reliée aux sables bitumineux. Le réseau d'Enbridge, par sa proximité avec le Dakota, englobe également le pétrole de schiste. Dans le premier cas, le Québec semble être beaucoup plus une voie de passage qu'une destination finale. Dans le cas d'Enbridge, nous savons que les raffineries québécoises seraient d'importants clients de la compagnie.

Les deux types de production, schiste et sables, ont des implications environnementales importantes, mais qui ne sont pas les mêmes. La fracturation hydraulique utilisée pour récupérer le pétrole de schiste pose des problèmes environnementaux évidents. Par ailleurs, comme le montre le graphique suivant, basé sur les projections de la banque Goldman Sachs, les réserves s'épuisent beaucoup plus rapidement que les réserves de pétrole conventionnel, et le boom ne durera probablement pas plus qu'une dizaine d'années.

Exhibit 2: We see continued upside to production even as production from the Middle Bakken zone at 320-acre spacing is maturing
Bakken/Three Forks oil production, thousand barrels per day



Source: IHS, NDIC Oil and Gas Division, DNRC Montana Board Oil and Gas, Company data, Goldman Sachs Global Investment Research

Le cas des sables bitumineux est d'une classe à part. En effet, 4,700 km² de forêt boréale pourraient être affectés par la production de bitumen à partir des sables bitumineux. Ni le Canada ni l'Alberta n'ont de plan pour réduire les impacts environnementaux de l'exploitation des sables bitumineux. À cet égard, le retrait du Canada des instances internationales visant la réduction des GES en fait un État voyou.

La production de chaque baril de bitumen produit trois fois plus de GES que la production d'un baril de pétrole conventionnel. La production d'un baril de bitumen requiert trois barils d'eau provenant de la rivière Athabaska. L'industrie consomme chaque jour l'équivalent de l'eau consommée par une ville de deux millions d'habitants. Même si une grande partie de cette eau est réutilisée, cette eau contaminée et contenant encore 15 % de bitumen, se retrouve dans des bassins de sédimentation, lesquels ont connu de multiples épisodes de déversement dans le bassin de drainage de la rivière Athabaska. Le suivi de cette contamination est largement inadéquat, mais provoque de graves problèmes de santé chez les autochtones habitant la région. Treize contaminants distincts listés dans le Clean Water Act de l'agence américaine de l'environnement ont été identifiés dans ces résidus.

La production de vapeur nécessaire à la séparation du bitumen à partir des sables bitumineux requiert l'équivalent du gaz consommé par quatre millions de maisons. Si l'industrie planifie d'accroître sa production, la quantité de gaz naturel deviendra insuffisante dans la région en 2030, ce qui nécessitera la construction de centrales nucléaires pour produire la vapeur nécessaire. La production de bitumen contribue, par l'absence d'études d'impact et de rapports fiables des impacts, à la corruption du système politique canadien.

Comme le reconnaissait tout récemment la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, le rendement énergétique des productions de schiste et de sables bitumineux (*Energy Return On Investment* ou EROI en anglais) est extrêmement faible et ne constitue d'aucune façon un chemin à prendre pour un véritable développement durable.

Le rendement énergétique sur l'investissement énergétique (REIE) mesure la quantité d'énergie nécessaire pour produire une quantité donnée d'énergie. Il s'agit d'un indice qui permet de comparer le coût en énergie du processus complet de production d'une énergie. Pour les filières traditionnelles, ce rendement tend à décroître à mesure que les gisements ou les ressources les plus accessibles et faciles à exploiter s'épuisent ou s'avèrent insuffisantes. Par exemple, aux États-Unis, on estime que le rendement de l'exploitation du pétrole (incluant les phases d'exploration) est passé de 100 pour 1 en 1930 à 5 pour 1 pour le pétrole de schiste actuel ; et il serait encore moins élevé pour le pétrole issu des sables bitumineux albertains. À l'inverse, pour les énergies émergentes renouvelables, ce rendement tend à augmenter avec l'amélioration technologique issue de l'innovation⁵.

⁵ Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, *De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique du Québec*, Document de consultation, p. 5 [En ligne.] <http://consultationenergie.gouv.qc.ca/pdf/politique-energetique-document-consultation.pdf>

C'est un peu comme si le portrait énergétique nord-américain évoluait, et évoluait rapidement, sans que le Québec soit partie prenante des décisions. On nous avise que le pétrole arrivera désormais de l'ouest ; sans plus. Cette situation en elle-même devrait éveiller notre vigilance.

RECOMMANDATION 4

ÉVITER DE SEGMENTER LES INITIATIVES

Nature Québec considère que ce qui est en jeu dépasse largement la demande d'Enbridge et recommande de ne pas segmenter les initiatives des acteurs du secteur pétrolier n'est pas dans l'intérêt du Québec.

1.3 LA SÉCURITÉ DE LA LIGNE 9B

C'est dans l'intérêt des représentants d'Enbridge de présenter le transport par oléoduc sous un jour positif. Il ne faut cependant pas oublier que cette méthode de transport n'est pas sans failles.

1.3.1 UN BREF HISTORIQUE DE FUITES SUR LES DIVERSES CANALISATIONS D'ENBRIDGE

2002 Cohasset (Minnesota)	Le 4 juillet 2002, à Cohasset (Minnesota), une rupture sur la ligne 4 d'Enbridge causait la fuite d'environ 9 millions de litres de pétrole. Selon les informations fournies par Enbridge, des tests de pression avaient déjà été effectués sur la ligne 4, mais aucun des tests n'avait permis de découvrir la faille de la conduite. Sous une pression constante du liquide, cette faille (agrandie avec le temps) devait causer la rupture. La mesure de correction prise par Enbridge fut d'établir une procédure concernant l'analyse des fissures décelées sur ses canalisations.
2007 Glevanon (Saskatchewan)	Le 15 avril 2007, près de Glevanon (Saskatchewan), rupture de la ligne 3, datant de 1968. Résultat : déversement de près de 9 millions de litres de pétrole lourd. La cause de la rupture, selon le National Transportation Safety Board (NTSB), est une fissure dont l'origine est la corrosion interne de la conduite.

2010
Rivière Kalamazoo
(Michigan)

Le 25 juillet 2010, à la suite d'un bris de conduite, environ 20 000 barils de pétrole provenant des sables bitumineux (bitume dilué), soit l'équivalent de 3 millions de litres, se sont déversés dans un milieu humide, puis dans la rivière Kalamazoo, dans l'état du Michigan. Le bitume dilué possède des propriétés physiques qui font que ce produit coule dans l'eau et peut donc s'installer sur le lit d'un cours d'eau. Tel fut le cas pour la rivière Kalamazoo, où l'Agence de protection environnementale américaine a exigé de la compagnie un dragage du fond de la rivière afin d'en rétablir l'état écologique. Deux ans après le désastre écologique, le nettoyage se poursuivait encore. Son coût est estimé aux alentours de 800 millions de dollars.

Dans son rapport, le NTSB mentionne clairement les lacunes dans la procédure d'urgence adoptée par Enbridge le jour de la fuite. Selon l'agence, le manque de coordination du personnel responsable de la gestion de la situation ce jour-là serait une des principales causes n'ayant pas permis que les mesures appropriées soient prises à temps pour arrêter le déversement. Selon une liste de Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA), trois des quinze déversements majeurs de pétrole survenus entre 1986 et 2011 sont le fait d'Enbridge. Au cours de la même période, la compagnie est à l'origine du deuxième et du cinquième plus grand déversement pétrolier en terme de volume.

2010
Romeoville (Illinois)

En septembre 2010, dans la région de Romeville en Illinois, une fuite de pétrole sur la canalisation 6A d'Enbridge est enregistrée. Le coût de nettoyage a été estimé à environ 48 millions de dollars. La quantité de pétrole qui a été déversée dans ce cas demeure inconnue.

2012
Grand Marsh (Wisconsin)

En juillet 2012, près de la localité de Grand Marsh au centre du Wisconsin, une fuite majeure d'un oléoduc appartenant à Enbridge est enregistrée. Environ 1 200 barils de pétrole, soit 190 000 litres, se sont déversés dans un champ. Au moment de la fuite, les dirigeants d'Enbridge affirmaient ne pas connaître la cause de la rupture.

1.3.2

RESSEMBLANCES ENTRE LA LIGNE 9B ET LA LIGNE 6B

La ligne 9 d'Enbridge, d'un diamètre de 76,2 cm (30 pouces), est identique à la ligne 6B, impliquée dans le déversement de Kalamazoo en 2010. « Les deux datent d'environ 40 ans. Elles sont construites de la même façon : un tuyau d'acier de 30 po de diamètre enrobé d'un ruban de polypropylène »⁶. Bien que les responsables d'Enbridge affirment que chaque pipeline possède ses caractéristiques propres (en lien avec les types de sol, les produits transportés, etc.), il n'est pas inutile à notre avis de revenir sur cet événement dans le cadre de la présente commission parlementaire. Aux États-Unis, dans une de ses vingt-huit constatations énoncées à la suite de son enquête sur le déversement, le National Transportation Safety Board (NTSB) en attribue la cause à un phénomène de corrosion survenu dans des conditions normales d'utilisation.

*The Line 6B segment ruptured under normal operating pressure due to corrosion fatigue cracks that grew and coalesced from multiple stress corrosion cracks, which had initiated in areas of external corrosion beneath the disbanded polyethylene tape coating.*⁷

On serait en droit de s'attendre à ce qu'Enbridge, après le déversement de la rivière Kalamazoo, ait procédé à un changement dans ses pratiques afin de se refaire une réputation en tant que citoyen corporatif. C'est d'ailleurs ce qu'affirment ses représentants, lesquels affirment qu'en matière de sécurité il y a le « avant Kalamazoo » et le « après Kalamazoo ». De la part de l'entreprise, cela constitue en soi un jugement très sévère sur sa propre gestion des risques d'avant 2010. Cela suppose aussi des changements majeurs de pratiques. Or, certains événements récents nous laissent songeurs...

Ainsi, en mars 2013, à la suite d'une demande provenant de plusieurs agences gouvernementales américaines, Enbridge refusait de participer financièrement à des études portant sur la végétation et la vocation récréative de la zone affectée par le déversement de la Kalamazoo. La compagnie se disait par ailleurs ouverte à collaborer⁸.

Au Canada, l'ONÉ a demandé à Enbridge si elle possédait dans ses stations de pompage des systèmes permettant d'arrêter le flux en cas d'urgence, comme en cas de déversement. Tout en répondant que seulement 8 de ses 125 stations se conformaient aux exigences de l'ONÉ, Enbridge affirmait que l'écart était dû à une différence d'interprétation concernant la réglementation⁹.

⁶ Charles Côté, 21 septembre 2013. « Enbridge hantée par son passé », *La Presse*. [En ligne.] <http://www.lapresse.ca/environnement/pollution/201309/21/01-4691748-enbridge-hantee-par-son-passe.php>

⁷ NTSB, 2010. NTSB Accident Report "Enbridge Incorporated Hazardous Liquid Pipeline Rupture and Release Marshall, Michigan July 25, 2010," NTSB/PAR-12-01, adopted July 10, 2012, pp. 118-120.

⁸ Detroit Free Press, March 4th 2013. « Enbridge declines to pay for new studies on oil spill damage ». [En ligne.] <http://www.freep.com/apps/pbcs.dll/article?AID=2013303040038>

⁹ CBC News, May 6th 2013. « Enbridge breaks safety rules at pipeline pump stations across Canada ». [En ligne.] <http://www.cbc.ca/news/politics/enbridge-breaks-safety-rules-at-pipeline-pump-stations-across-canada-1.1316100>

En août dernier, la province de l'Ontario faisait part de ses propres préoccupations concernant le projet, se plaignant du manque de transparence d'Enbridge. La première ministre Wynne déclarait : « Nous devons avoir des réponses et savoir que la sécurité des gens n'est pas à risque ».¹⁰ Ted Mc Meekin, le ministre responsable de la région de Hamilton, ajoutait : « Enbridge est négligente dans son devoir de partager toute l'information nécessaire sur son projet, notamment sur les risques de fuites et les effets sur l'environnement »¹¹.

1.3.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE 9B

Selon les données recueillies par Nature Québec¹² sur le projet d'inversion de la ligne 9B, celui-ci nécessitera des travaux de modernisation sur huit sites le long de la canalisation 9. Les travaux, qui comprennent l'installation de nouvelles pompes et conduites, la construction d'un nouveau bâtiment, l'excavation de tranchées et des tests hydrostatiques, auront certainement des impacts sur l'environnement.

Présentement, Enbridge gère quatre postes de pompage le long de la canalisation 9 (dont North Westover, Hilton, Terrebonne et Cardinal) et deux terminaux (Sarnia et Montréal). Afin de pouvoir inverser le flux du pétrole dans la canalisation 9, des travaux majeurs auront lieu à chacun des postes de pompage et à chacun des terminaux.

La ligne 9 traverse plusieurs milieux sensibles qui abritent des espèces rares et protégées. Le pipeline rencontre aussi plusieurs milieux humides et aquatiques d'importance, dont la rivière des Outaouais, qui est une source d'approvisionnement d'eau potable pour les Montréalais. La rivière des Outaouais se déverse ensuite dans le lac des Deux-Montagnes, qui lui-même alimente la rivière des Milles-îles, la rivière des Prairies et le fleuve Saint-Laurent.

Au Québec, on retrouve sur la ligne 9B une station de pompage à Terrebonne, en plus du terminal de Montréal.

Au poste de Terrebonne, Enbridge prévoit installer un nouveau densitomètre complet avec la pompe de densitomètre et l'instrumentation dans un bâtiment d'instrumentation existant. L'installation d'une nouvelle conduite et des vannes, des travaux de génie civil incluant l'excavation et le nivellement au besoin sont prévus. Un effectif de 40 personnes sera nécessaire pour les travaux.

Le poste de Terrebonne est situé au 2600, boulevard des Entreprises, dans la municipalité régionale de comté de Les Moulins. Une sous-division résidentielle est située à environ 450 m au nord-est du site, comprenant 31 résidences. Neuf autres propriétés se trouvent immédiatement au nord et au sud du

¹⁰ Radio-Canada.ca, 29 août 2013. *Or noir à vendre. Pipeline d'Enbridge : l'Ontario hausse le ton.* [En ligne.] <http://www.radio-canada.ca/regions/ontario/2013/08/28/016-enbridge-pipeline-wynne.shtml>

¹¹ *Loc. cit.*

¹² Nature Québec, 1^{er} août 2013. *Projet d'inversion de la ligne 9B de North WestOver à Montréal.*

chemin Comtois. Au nord du poste de Terrebonne se trouvent des terres agricoles. La rivière du Nord se situe également à environ 450 m au nord du poste de Terrebonne. La rivière Mascouche est située à environ 480 m au nord du poste de Terrebonne. D'après le MDDEP, la rivière Mascouche est classée comme un cours d'eau tiède. Les espèces de poissons d'eaux chaudes qui habitent la rivière Mascouche sont l'achigan à petite bouche (*Micropterus dolomieu*), le crapet-soleil (*Lepomis gibbosus*) et le meunier noir (*Catostomus commersonii*). La couleuvre tachetée (*Lampropeltis triangulum triangulum*) est un reptile présent sur le site et dont l'existence est en péril.

Le terminal de Montréal est situé au 8400, avenue Broadway Nord, dans l'est de Montréal. La région entourant le terminal est hautement urbanisée, comportant des industries, des entreprises et une carrière de sable au nord-ouest de la zone de projet. Les résidences les plus près se trouvent à environ 600 m au nord-ouest du site.

Au terminal de Montréal, plusieurs travaux majeurs sont également prévus. De nouvelles conduites et de nouvelles vannes seront installées pour permettre l'inversion du sens d'écoulement. Un nouveau réservoir de surpression avec les soupapes de surpression sera aussi installé et un nouveau bâtiment d'instruments de transfert de propriété (jusqu'à 50 m²) sera construit. Environ 40 personnes seront requises pour les activités de construction à Montréal.

Une vigilance particulière doit être exercée pour s'assurer des mesures de sécurité qu'Enbridge met en place à ses installations de Terrebonne et de Montréal, ainsi que du suivi qui en découle. Entre autres, l'excavation de tranchées est une activité qui comporte la perturbation de sols. Cette perturbation peut causer l'érosion des sols, le ruissellement du limon et des sédiments vers certains milieux récepteurs sensibles. Dans ce cas, il y a impact direct sur la qualité de l'eau.

Il existe une forte possibilité que les sols excavés soient contaminés par des produits toxiques. La présence de ces sols contaminés dans un milieu aquatique peut causer la dégradation de l'habitat faunique et une bioaccumulation de ces produits toxiques dans les poissons. D'autre part, une sédimentation dans un cours d'eau, même temporaire, augmentera la turbidité de celui-ci et pourra même causer, dans des cas extrêmes, une baisse du taux d'oxygène dissous, entraînant par la même occasion la mort de plusieurs espèces de poissons.

L'érosion des sols qui peuvent causer la sédimentation des milieux humides aura lieu durant la phase des travaux d'excavation, lesquels doivent durer moins de 6 mois. Les travaux auront cependant des conséquences à plus long terme, leur impact étant évalué jusqu'à 2 ans.

Les mesures d'atténuation proposées par Enbridge sont, entre autres, de limiter les excavations à ciel ouvert à une période d'une semaine si possible. Le promoteur s'engage également à contenir les amoncellements de sols par des clôtures anti-érosion ou à les placer dans les bernes d'un parc de stockage et les recouvrir de feuilles en polyéthylène. En cas de découverte de sols contaminés, le promoteur propose les mesures d'atténuation suivantes :

- Entreposer les sols soupçonnés de contamination sur un revêtement de polyéthylène haute densité entourée d'un talus ou de l'équivalent.
- Localiser des amoncellements de stockage de sol contaminé à un minimum de 100 m de tout plan d'eau permanent et dans les zones qui ne présentent pas de pente excessive.
- Pour empêcher le ruissellement chargé de limon, entourer au besoin les piles de stockage de clôtures anti-érosion et ancrer la bâche afin de protéger les piles contre l'érosion pendant les précipitations.
- Procéder à la caractérisation des piles de sols contaminés et à la restauration ou à l'enfouissement, selon les résultats obtenus.

RECOMMANDATION 5

ASSURER LA DÉCONTAMINATION DES SOLS

Dans l'éventualité non souhaitée du début rapide des travaux, en cas de découverte de sols contaminés, Nature Québec recommande que le MDDEFP s'assure que le promoteur ne se limite pas à une gestion des sols, mais qu'il s'engage aussi à entreprendre une décontamination totale du site contaminé.

LE SECTEUR PÉTROLIER ET L'ÉCONOMIE QUÉBÉCOISE

2.1

L'INVERSION DE LA LIGNE 9B COMME RÉPONSE AUX MALAISES DES RAFFINERIES : MYTHES ET RÉALITÉ

Au Canada, depuis plusieurs années, le raffinage est en déclin. Le nombre de raffineries est passé de 40 en 1970 à 19 en 2011 après la dernière fermeture, celle de la raffinerie Shell de Montréal. Cette tendance lourde n'est pas sans inquiéter les dirigeants et les employés des raffineries qui demeurent en activité. Dans ce contexte, on comprend que le projet d'Enbridge puisse jouir d'un certain appui, l'inversion de la ligne 9B étant présentée comme une des solutions au déclin. Mais pour que ce soit le cas, il faudrait que les sources d'approvisionnement actuelles soient la cause du déclin.

En 2011, le Conference Board en donnait une autre explication.

La stagnation de la demande de produits pétroliers en Amérique du Nord, la réglementation et la concurrence des méga-raffineries qui se construisent à l'étranger sont les défis auxquels sont confrontées les raffineries canadiennes. (...) La réglementation environnementale, les biocarburants et la concurrence des véhicules électriques contribueront à réduire la rentabilité des raffineries canadiennes. Les installations canadiennes de raffinage ne sont pas jeunes – la dernière raffinerie a été construite en 1985 par Shell en Alberta – et le coût de leur main-d'œuvre est élevé¹³.

On ne mentionne pas la source d'approvisionnement comme faisant partie des problèmes vécus par les raffineries québécoises. Cela signifie que ces problèmes demeureraient malgré l'inversion. La tendance à la réduction de la consommation est généralisée en Amérique du Nord et devrait se maintenir.

Mais supposons que l'inversion, en permettant aux raffineries de s'approvisionner en pétrole à meilleur coût qu'actuellement, leur procurait une marge de manœuvre qu'elles n'ont pas pour le moment, il faudrait que ses effets se répercutent sur une assez longue période pour contrebalancer efficacement les tendances lourdes exposées par le Conference Board. Rien n'est moins sûr.

Il se pourrait même que la situation inverse se produise. Ce qui explique en bonne partie la faiblesse des prix du pétrole nord-américain c'est justement sa difficulté à atteindre les marchés. Entre les opérations de production, de transport et de raffinage, il existe des goulots d'étranglement. Les centres de Cushing en Oklahoma (WTI) et d'Edmonton et Hardisty en Alberta (WCS), qui reçoivent le pétrole de schiste et de

¹³ Hélène Baril, 31 octobre 2011. « Raffineries en déclin au Canada » dans *La Presse*. [En ligne.] <http://affaires.lapresse.ca/economie/energie-et-ressources/201110/28/01-4462360-raffineries-en-declin-au-canada.php>

pétrole des sables bitumineux, ont des inventaires qui dépassent leur capacité à rendre la marchandise aux raffineries. Ils vendent à perte. La construction de pipelines et l'utilisation accrue du réseau de chemin de fer visent justement à enlever ces goulots et à obtenir un meilleur prix. C'est dire que l'argument de coût derrière l'inversion de la ligne 9B ne tient pas. Pendant une courte période à l'été de 2013, le WTI et le Brent se vendaient au même prix.

La différence de prix entre le pétrole nord-américain (WTI) et le pétrole importé (Brent) ne durera pas, a fait valoir hier l'organisme environnemental Stratégies énergétiques, au deuxième jour des audiences publiques de l'Office national de l'énergie à Montréal. (...) Selon lui, à mesure que le pétrole de l'Ouest pourra être acheminé vers de nouveaux marchés, son prix augmentera et rejoindra celui du WTI, qui est l'étalon nord-américain. « En fait, tous les prix du pétrole vont s'uniformiser d'ici deux ou trois ans », affirme Dominique Neuman, citant les spécialistes de l'Agence internationale de l'énergie et du département de l'Énergie des États-Unis¹⁴.

Les raffineries québécoises elles-mêmes jouent de prudence en ce qui concerne leurs sources d'approvisionnement. Elles ne se sont engagées envers Enbridge, en cas d'inversion, que pour dix ans. Plus spécifiquement, la raffinerie Valéro à Lévis prévoit trois sources d'approvisionnement : le pipeline, le chemin de fer et les navires. Plusieurs autres facteurs rendent incertaine la situation actuelle. Les États-Unis mettront-ils fin à l'interdiction d'exporter le pétrole qui remonte à la fin des années 1970 ? Quel sera l'impact du retour de l'Iran sur le marché mondial ? L'urgence de s'attaquer résolument aux changements climatiques aura certainement un effet sur le marché des hydrocarbures.

RECOMMANDATION 6

ASSURER LE PASSAGE VERS UNE ÉCONOMIE FAIBLE EN CARBONE

Nature Québec recommande d'examiner l'avenir du secteur pétrolier québécois dans un contexte de développement durable et de passage à une économie faible en carbone plutôt que dans le cadre de la course des producteurs nord-américains pour atteindre de nouveaux marchés à tout prix.

¹⁴ Hélène Baril, 10 octobre 2013. « Pipeline d'Enbridge : simple sursis pour les raffineries du Québec » dans *La Presse*. [En ligne.] <http://affaires.lapresse.ca/economie/energie-et-ressources/201310/10/01-4698296-pipeline-denbridge-simple-sursis-pour-les-raffineries-du-quebec.php>

2.2 L'INDUSTRIE PÉTROCHIMIQUE

Concernant l'industrie pétrochimique québécoise, le ministère des Finances en dresse ce tableau¹⁵ :

Au Québec, l'industrie de la pétrochimie génère des livraisons de plus de 1,5 milliard de dollars par année. Une grande partie de ses produits sont destinés à l'exportation. L'industrie emploie directement plus de 1 500 travailleurs. Ces emplois sont de haute qualité.

*Malgré sa taille restreinte, l'industrie pétrochimique québécoise est **compétitive**, car :*

- *ses activités sont hautement efficaces ;*
- *elle utilise des technologies de pointe ;*
- *son accès privilégié au vaste marché du Nord-Est américain constitue un avantage en matière de frais de transport ;*
- *l'accès au transport maritime, par le fleuve Saint-Laurent, permet d'effectuer efficacement l'importation des matières premières et l'exportation des produits finis.*

*Les **investissements** majeurs récemment effectués dans le domaine de la pétrochimie sont :*

- *Selenis Canada : transformation des actifs de PTT Poly Canada en usine de PET (25 millions de dollars) ;*
- *Interquisa Canada : construction d'une usine d'ATP (700 millions de dollars) ;*
- *Pétrochimie Coastal (maintenant Chimie Parachem) : projet conjoint pour le redémarrage de l'unité de paraxylène de Montréal-Est (100 millions de dollars) ;*
- *BordenCanada (maintenant Hexion Canada) : construction d'une usine de résine urée-formaldéhyde à Saint-Romuald (50 millions de dollars).*

Ce que l'on peut constater, c'est que la vigueur de l'industrie pétrochimique québécoise semble réelle malgré la situation actuelle où ligne 9 B suit une direction ouest-est. Tout comme dans le cas du raffinage, la compétitivité de l'industrie tient à d'autres facteurs que l'approvisionnement de pétrole. On peut donc se demander dans quelle mesure l'inversion de la ligne 9B aura un impact significatif.

¹⁵ Finances et Industrie Québec, *Présentation de l'industrie*. [En ligne.] http://www.economie.gouv.qc.ca/objectifs/informer/par-secteur-dactivite/chimie/petrochimie/page/le-secteur-10825/?tx_igaffichagepages_pi1%5Bmode%5D=single&tx_igaffichagepages_pi1%5BbackPid%5D=12832&tx_igaffichagepages_pi1%5BcurrentCat%5D=&cHash=8ce8229c8f335ce9fcebda398a151142

2.4 LES NOUVEAUX PORTEURS D'EAU

Le principal argument pour promouvoir les deux projets d'oléoducs auprès des Québécois est l'accès à un pétrole meilleur marché. Éliminons immédiatement l'idée que ceci aura un effet à la baisse sur les prix à la pompe. Il est clairement spécifié que le pétrole moins cher devra bénéficier aux raffineurs et à l'industrie pétrochimique, pas aux consommateurs. Par ailleurs, nous avons vu qu'il est trop simpliste d'affirmer que le salut du secteur pétrolier viendra des projets d'oléoducs. Alors, pourquoi persister quand manifestement ce qui intéresse l'industrie pétrolière c'est le droit de passer sur notre territoire pour atteindre l'Atlantique? Il y a là-dedans quelque chose d'insultant. Entre porteurs d'eau et transporteurs de pétrole, il n'y a pas de différence fondamentale. Ce n'est qu'une question d'échelle.

L'argument secondaire est que nous sommes tellement profondément dépendants du pétrole que nous sommes condamnés à vivre dans une économie pétrolière pour encore longtemps. Ce serait une sorte de fatalité.

On peut tirer deux conclusions de cet argument. La première est de ne rien changer à nos habitudes et de profiter au maximum du pétrole pendant qu'il en est encore temps. La seconde est de se préparer immédiatement pour ce qui viendra après. Comme le Québec n'est pas un producteur de pétrole, il a tout intérêt à choisir la seconde option.

VERS OÙ DEVRAIT S'ORIENTER LE QUÉBEC EN MATIÈRE D'ÉNERGIE ?

Il est fréquent d'entendre que, ne voyant pas le jour où nous n'aurons plus besoin de pétrole, nous pouvons continuer de participer à sa consommation. Le problème avec cet argument c'est qu'il prétend prévoir l'avenir, un exercice hasardeux. Bien malin celui qui, en assistant à une procession de la Fête-Dieu au Québec au milieu des années 1950, aurait pu prévoir la quasi-disparition du culte catholique 20 ans plus tard. Il est plus prudent de dire qu'on ne voit pas le jour où nous n'aurons plus besoin d'énergie, car, tôt ou tard, si nous ne nous passons pas du pétrole à bon marché, il se passera de nous, puisqu'il est de plus en plus difficile à obtenir. Les dirigeants de la pétrolière française Total estiment que :

Afin d'accroître la production mondiale de pétrole jusqu'à l'horizon 2025-2030, tout en compensant le déclin de la production existante, Total table sur la mise en production de pas moins de 45 millions de barils par jour (Mb/j) de capacités nouvelles par l'ensemble de l'industrie.

45 Mb/j représentent un peu plus de quatre Arabies saoudites, ou plus de la moitié de la production actuelle de pétrole brut (83 Mb/j) !¹⁶

Par ailleurs, Kjell Aleklett dans *Peaking on Peak Oil* parle le langage de la réalité concernant la capacité de la planète de continuer de nous fournir tout le pétrole qu'exigerait la poursuite de notre croissance débridée d'utilisation de l'énergie fossile :

"In other words, since 2005 our use of oil has been limited by production, not demand. The crucial question now is what will happen to oil production during the coming 25 years. In the prognoses presented by the IEA it sees the rate of oil production continuing to rise until 2035 but in Peeking at Peak Oil we show that this is not possible."
(P. 21 de Peeking on Peak Oil).

Ainsi, la banale disponibilité de la ressource ainsi que l'urgence d'agir que nous imposent les changements climatiques nous indiquent que continuer à dépendre des hydrocarbures est la voie à éviter. Nous ne sommes pas passés à l'automobile parce que les chevaux avaient disparu, mais bien parce que ce nouveau mode de transport correspondait davantage à une société industrielle et urbaine. Seul un monde fonctionnant avec des énergies faibles en carbone peut permettre à plus de sept milliards d'humains et des milliards d'autres êtres vivants de vivre dans un écosystème tempéré.

Il faut donc se questionner sur notre propension à associer croissance et progrès comme si le premier était garant du second. Elle nous enferme dans une logique voulant que la croissance quantitative soit la seule à permettre un progrès qualitatif. Et si cette qualité de vie que nous voulons maintenir passait par

¹⁶ Matthieu Auzanneau, 12 août 2012. « Pic pétrolier : deux vice-présidents de Total répondent à [Oil Man] » dans *Le Monde*. [En ligne.] <http://petrole.blog.lemonde.fr/2012/08/21/pic-petrolier-deux-vice-presidents-de-total-repondent-a-oil-man/>

une décroissance de notre consommation d'énergie ? Il est certain que cela demande un changement de valeurs et de perceptions, et nous sommes d'avis que ce changement, loin d'être à venir, est déjà en cours.

Quant à la possibilité réelle de réduire notre consommation d'énergie, et particulièrement notre dépendance au pétrole, nous aimerions citer l'étude produite par Vivre en Ville et Équiterre, intitulée « Changer de direction ». Ce plan d'action vise la réduction de 60 % de la consommation de pétrole dans le secteur du transport des personnes au Québec d'ici 2030, soit des économies de 4,2 milliards de litres de pétrole représentant 4 milliards de dollars et 9,8 millions de tonnes de gaz à effet de serre. Les mesures proposées touchent l'aménagement du territoire, la gestion de l'offre et de la demande en transport, l'amélioration des véhicules et des carburants¹⁷.

3.1 PÉTROLE ET PIPELINES

S'il veut être cohérent avec ses objectifs de lutte aux changements climatiques et d'indépendance énergétique, le Québec se doit de remettre en question immédiatement les projets de pipelines d'Enbridge et de Transcanada sur son territoire.

« À mesure que les années passent, l'objectif de limiter le réchauffement climatique à 2 °C devient de plus en plus onéreux et difficile à atteindre. Si nous voulons atteindre l'objectif mondial de 2 °C, notre consommation, d'ici à 2050, ne devra pas représenter plus d'un tiers de réserves prouvées de combustibles fossiles. »¹⁸

3.2 ÉCONOMIE D'ÉNERGIE ET EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Nous recommandons que soit ciblée une réduction nette et significative de consommation d'énergie. Le défi est de réduire de 50 % d'ici 20 ans, le temps d'une génération, notre consommation d'énergie fossile en visant en absolue priorité la réduction de consommation d'énergie fossile.

¹⁷ Équiterre et Vivre en Ville, 2011. *Changer de direction. Chantier Aménagement du territoire et transport des personnes. Pour un Québec libéré du pétrole en 2030.* Québec, 124 p. [En ligne.] http://www.equiterre.org/sites/fichiers/changerdedirection_2011-05-27_equiterre-vivreenville_r.pdf

¹⁸ International Energy Agency (IEA), 2012. *World Energy Outlook 2012.* Paris (France), OCDE/AIE, 690 p.

3.3 TRANSPORTS

Étant donné que les transports représentent le secteur le plus important pour une transition à une société sans recours au pétrole, nous recommandons la planification de la transformation rapide de notre flotte de véhicules, cela en fonction de la fin de leur espérance de vie (transition rapide vers des véhicules hybrides, hybrides branchables ou électriques, cela au fur et à mesure que les propriétaires de véhicules traditionnels les remplacent, en utilisant notamment des incitatifs du type *bonus-malus*).

Nous recommandons l'électrification massive des transports collectifs en proposant un cocktail de solutions (tramway dans les grandes villes, autobus rechargeable par biberonnage, voitures électriques en autopartage, taxi hybrides rechargeables et électriques).

Nous recommandons la transition rapide des montants consentis aux infrastructures routières vers les transports collectifs et autres formes de mobilité durable, comme le recommande notamment le collectif Transit (recommandation d'augmenter de 1 milliard de dollars par année pour 10 ans les investissements dans le transport collectif et actif).

Nous recommandons une optimisation de la logistique du transport de marchandises afin de minimiser l'empreinte carbone, particulièrement lorsqu'il n'existe pas d'alternative au transport par camions.

3.4 CHAUFFAGE

Le mazout représente 16 % de notre consommation de produits pétroliers ; son utilisation est donc importante. Le mazout lourd est utilisé surtout dans le secteur industriel afin de fournir l'énergie nécessaire pour les procédés. Le mazout léger est utilisé comme huile de chauffage dans le secteur résidentiel.

Nous recommandons l'utilisation de la biomasse forestière et agricole (copeaux, granules) en utilisant des critères de durabilité pour le chauffage commercial et résidentiel comme mesure de substitution à l'utilisation du mazout, et ce, particulièrement dans les régions ressources.

Nous recommandons la généralisation des programmes d'utilisation de la géothermie dans les maisons neuves, de même que la conversion à la géothermie des maisons qui utilisent des combustibles fossiles, lorsque les conditions le permettent.

3.5 INDUSTRIES

Nous recommandons que le Québec revoie sa politique industrielle pour la rendre cohérente avec ses objectifs en termes de conservation d'énergie et d'efficacité énergétique, et ce en ne cherchant plus à attirer à tout prix les industries grandes consommatrices d'énergie.

3.6 ÉNERGIES « VERTES »

Nous recommandons le développement d'énergies « vertes » ou renouvelables (comme la géothermie, la biomasse et le biométhane par exemple) lorsque celles-ci sont utilisées en remplacement des carburants fossiles. Compte tenu de la priorité accordée à l'économie d'énergie, on ne cherchera pas de manière générale à développer au Québec des énergies « vertes » dont le taux de retour énergétique est bas (EROI), par exemple le photovoltaïque. Dans cette logique, les énergies vertes ne devront pas s'ajouter aux énergies « sales », mais plutôt s'y substituer.

RECOMMANDATIONS

1. Utiliser l'article 6.3 de la LQE

Nature Québec recommande donc que le ministre titulaire du MDDEFP utilise l'article 6.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) afin d'évaluer en profondeur les projets d'oléoducs qui achemineront le pétrole de l'Ouest vers les marchés de l'Est, et qui traverseront son territoire. Afin d'obtenir un portrait plus complet, le mandat pourrait même être élargi au transport des pétroles de l'Ouest par rail. Et qu'à cette fin, il commande la réalisation d'une évaluation environnementale stratégique.

2. Modifier le Règlement 31.1 de la LQE

Nature Québec recommande que le gouvernement du Québec modifie son Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (*Loi sur la qualité de l'environnement*, chapitre Q-2, r.23, article 31.1) afin de prévoir un mécanisme d'autorisation et d'évaluation pour les projets de pipelines qui traversent son territoire.

3. Québec doit procéder à sa propre évaluation environnementale

Nature Québec demande de ne pas céder à un sentiment d'urgence créé par le processus fédéral et recommande de prendre le temps d'étudier l'ensemble des projets de transport de produits pétrolier par oléoducs dans leur contexte commun. Le gouvernement du Québec doit aviser le gouvernement fédéral que le projet ne peut être amorcé nonobstant une autorisation émise par l'ONÉ, et ce avant que le Québec n'ait terminé sa propre évaluation environnementale.

4. Éviter de segmenter les initiatives

Nature Québec considère que ce qui est en jeu dépasse largement la demande d'Enbridge et recommande de ne pas segmenter les initiatives des acteurs du secteur pétrolier n'est pas dans l'intérêt du Québec.

5. Assurer la décontamination des sols

Dans l'éventualité non souhaitée du début rapide des travaux, en cas de découverte de sols contaminés, Nature Québec recommande que le MDDEFP s'assure que le promoteur ne se limite pas à une gestion des sols, mais qu'il s'engage aussi à entreprendre une décontamination totale du site contaminé.

6. Assurer le passage vers une économie faible en carbone

Nature Québec recommande d'examiner l'avenir du secteur pétrolier québécois dans un contexte de développement durable et de passage à une économie faible en carbone plutôt que dans le cadre de la course des producteurs nord-américains pour atteindre de nouveaux marchés à tout prix.

CONCLUSION

Ce mémoire se veut une contribution à notre future politique énergétique. Les projets d'oléoducs présentement à l'étude risqueraient de compromettre l'atteinte de nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre, entraînant le Québec dans le triste palmarès des sociétés responsables de cette crise planétaire sans précédent. Ils ouvrent tout grand la porte à la pire forme d'énergie, aux antipodes des objectifs de réduction attendus. Les gouvernements actuels, quels qu'ils soient sur la planète, vont prendre des décisions et poser des gestes parmi les plus importants pour l'avenir de l'humanité. Nos élus actuels en sont-ils conscients ?

Est-il utile de rappeler que le Canada se situe en effet au 58^e rang sur 61 pays selon le Climate Change – Performance Index 2013 ?¹⁹ Dans le domaine de l'énergie, le Québec est à la croisée des chemins. Continuerons-nous à dilapider nos ressources énergétiques par une consommation débridée ? Continuerons-nous à développer de nouveaux équipements de production énergétique de manière boulimique ? Nous engagerons-nous dans la filière pétrolière au détriment de nos engagements quant à la lutte aux changements climatiques ? Échouons encore une fois à limiter nos émissions de GES ?

Où ferons-nous de nos tares des vertus ? Notre surconsommation énergétique ouvre un potentiel énorme pour la conservation d'énergie et peut, avec les surplus, alimenter l'électrification massive de nos modes de transports. Nous spécialiserons-nous dans les nouvelles techniques de construction verte et carboneutre ? Développerons-nous nos régions avec la biomasse et le biométhane en le substituant au pétrole ? Les espoirs sont encore permis pour le Québec, malgré la sombre perspective des changements climatiques énoncés par le GIECC.

Notre objectif est de chercher pour le Québec un positionnement, un mode de développement, qui le mette à l'abri autant que possible de ce type d'effondrement. Notre société a le potentiel pour montrer la voie à suivre. Cela prendra beaucoup d'imagination, de travail, de pédagogie (pour nous distancer de notre liaison fatale avec le pétrole), ainsi qu'une volonté politique sans faille.

Il faudra également que les Québécois et les citoyens du reste du Canada relancent le débat avec le gouvernement fédéral, lequel est sans politique énergétique et totalement asservi aux intérêts pétroliers. Les citoyens, seuls, ne contrôlent pas tous les leviers pour prendre ce virage vital.

Et bien que la situation soit assez ironique, nous saluons le commentaire du PDG d'Enbridge, Al Monaco, lors de l'assemblée des actionnaires de l'entreprise en mai dernier à Calgary : "While a relatively small part of our asset base today, we think it's important to invest in renewable energy as we move to a lower carbon-intensive economy over the next few decades"²⁰

¹⁹ German Watch et Climate Action Network Europe, 2012. *The Climate Change Performance Index. Results 2013*. p 4. [En ligne.] <http://germanwatch.org/en/download/7158.pdf>

²⁰ Al Monaco, President and CEO, Enbridge Inc. *Annual General Meeting*, Calgary, May 8, 2013. page 6.



Nature Québec est un organisme national à but non lucratif (OBNL) qui regroupe plus de 5000 membres et sympathisants et 130 organismes affiliés œuvrant à la conservation de la nature, au maintien des écosystèmes essentiels à la vie et à l'utilisation durable des ressources. Travaillant depuis 1981 au maintien de la diversité des espèces et des écosystèmes, Nature Québec souscrit aux objectifs de la Stratégie mondiale de conservation de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), dont il est membre.

À ces fins, Nature Québec a constitué des commissions autour de grands thèmes intégrateurs. Ces commissions interviennent dans les domaines de l'agriculture, des aires protégées, de la biodiversité, de l'eau, de l'énergie et des changements climatiques, et de la forêt. Prônant le consensus et la vie démocratique, les commissions sont animées par un important réseau de bénévoles et de collaborateurs détenteurs d'une expertise de terrain irremplaçable, ainsi que d'universitaires et de chercheurs spécialisés, par exemple dans les domaines de la biologie, de la foresterie, de l'agronomie et des sciences de l'environnement.

Nature Québec, par son réseau d'organismes affiliés, par l'implication de ses membres et par l'expertise de son personnel, travaille concrètement à la conservation de la nature. Il intervient pour la protection des milieux naturels directement sur le terrain, par la concertation des forces vives, la sensibilisation et la formation. Il intervient également lors de la mise en œuvre de projets publics ou privés, ou lors de l'élaboration de politiques publiques et de programmes gouvernementaux d'aménagement du territoire et de conservation des ressources, par la production de mémoires, d'analyses et de rapports sur lesquels il fonde ses interventions publiques, cherchant ainsi à susciter réflexions et débats pour le bien commun.

Au cours des dernières années, Nature Québec a contribué significativement à la réforme de la loi sur les forêts, à l'agrandissement du parc des Îles-de-Boucherville, à la protection de plus de 8 % du territoire québécois, à l'obtention de l'engagement de protéger plus de 50 % du Nord québécois, dont 20 % en aires protégées d'ici 2020. Nature Québec vient d'obtenir, avec le mouvement *Sortons le Québec du nucléaire*, la fermeture de la centrale nucléaire Gentilly-2 au Québec.

De plus, actuellement, Nature Québec travaille à établir un vaste réseau d'aires protégées représentatives de la biodiversité ; œuvre au rétablissement du caribou forestier et du carcajou ; travaille à la protection d'habitats essentiels pour les oiseaux via le programme *Zones importantes pour la conservation des oiseaux au Québec* (ZICO) ; travaille avec le milieu municipal sur l'aménagement du territoire et particulièrement sur le maintien et l'augmentation des îlots de fraîcheur en ville ; propose des solutions à l'exploitation forestière pour qu'elle respecte la capacité de renouvellement des forêts ; travaille à la protection des lacs et des cours d'eau du Québec, ainsi que des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent ; propose des solutions de remplacement afin de réduire les impacts de l'exploration et de l'exploitation énergétique sur les milieux naturels ; propose des solutions pour diminuer l'impact de l'agriculture sur l'environnement. Finalement, Nature Québec soutient et outille ses membres affiliés afin d'améliorer leur capacité d'action dans leurs projets de conservation.

870, avenue De Salaberry, bureau 270 ■ Québec (Québec) G1R 2T9

Tél. (418) 648-2104 ■ Téléc. (418) 648-0991

conservons@naturequebec.org

www.naturequebec.org