

LA CMM ET LE PROJET OLÉODUC ÉNERGIE EST –
ÉTAT DE LA SITUATION

PROJET
OLÉODUC ENERGIE EST
TRANSCANADA

Février 2016



Communauté métropolitaine
de Montréal

Table des matières

1.	Mise en contexte.....	3
2.	Un projet comportant trop de risques environnementaux et pour la sécurité civile.....	3
3.	La consultation publique sur le projet Oléoduc Énergie Est.....	5
4.	Mesures provisoires pour l'examen des projets de pipelines.....	7

La Communauté métropolitaine de Montréal

Créée le 1^{er} janvier 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités, soit plus de 3,9 millions de personnes réparties sur plus de 4 360 km carrés. La Communauté exerce des compétences dans les domaines de l'aménagement du territoire, du développement économique, du logement social, du transport en commun et de l'environnement.

1. Mise en contexte

Le 21 janvier dernier, le comité exécutif de la CMM s'est opposé au projet en se basant notamment sur le rapport de consultation publique de la commission de l'environnement de la CMM. Ce rapport relevait les importants risques pour l'environnement et pour la sécurité publique dans la région de Montréal. Le projet offre, en contrepartie que de maigres retombées économiques et fiscales. Par ailleurs, le tracé proposé ne respecte pas les orientations, les objectifs et les critères du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), entré en vigueur en 2012.

La CMM entend défendre cette position dans le cadre des prochaines consultations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) du Québec et de l'Office national de l'énergie (ONÉ) sur ce projet.

2. Un projet comportant trop de risques environnementaux et pour la sécurité civile

Depuis trois ans, le dossier des pipelines mobilise les élus et les citoyens du Grand Montréal. La Communauté métropolitaine de Montréal a fait connaître sa position de « tolérance zéro » devant les risques environnementaux que représente le transport de produits pétroliers par oléoducs.

Malgré ses quelques avantages économiques, le projet présenté par TransCanada comporte trop de risques environnementaux pour le Grand Montréal. Trop de questions, liées notamment à la sécurité publique, demeurent sans réponse. TransCanada n'a d'ailleurs toujours pas déposé son plan d'intervention en cas d'incident.

Rappelons que la région de Montréal est un archipel composé de 4 millions d'habitants, fortement urbanisé et que les risques environnementaux, en particulier pour l'approvisionnement en eau potable, sont beaucoup plus grands qu'ailleurs. Le tracé d'Énergie Est traverse plusieurs cours d'eau importants, dont la rivière des Outaouais, la rivière des Mille Îles, la rivière des Prairies et la rivière L'Assomption. En cas d'incident, les prises d'eau potable de plusieurs municipalités du Grand Montréal pourraient être menacées.

Incidentement, le coût d'un déversement majeur dans la région métropolitaine de Montréal pourrait se situer entre 1 et 10 milliards de dollars.

Principaux risques associés au projet

- *Coûts d'un déversement* : Entre 1 G\$ et 10 G\$.
- *Contamination des milieux naturels et problèmes d'approvisionnement en eau potable en cas d'incidents* :
 - En cas de déversement, 26 prises d'eau potable de la CMM seraient compromises en moins de 12 h, ce qui priverait plusieurs dizaines de milliers de citoyens d'eau potable.
 - Le pétrole transporté par l'oléoduc d'Énergie Est est plus lourd que le pétrole conventionnel, ce qui pourrait être un problème dans la récupération de ce dernier dans les cours d'eau, surtout en période hivernale.
- *Destruction de milieux boisés et humides lors de la construction* : 130 hectares de couvert forestier disparaîtraient (260 terrains de football).
- *Absence de plan d'intervention en cas d'incidents et questions demeurées sans réponse concernant* :
 - les techniques utilisées pour le franchissement des cours d'eau;
 - le positionnement des vannes;
 - le calcul du pire cas d'incident probable;
 - le temps de réponse en cas de fuite et à la capacité des systèmes de détection à repérer une fuite;
 - les équipements disponibles dans la région métropolitaine de Montréal pour agir en cas d'incident majeur.

Principales retombées économiques et fiscales

- *Durant l'exploitation* : 33 emplois directs pour le Québec et 2 M\$ en taxes foncières pour le Grand Montréal.
- *Durant la construction* : 3 G\$ dans le PIB et 750 M\$ en retombées fiscales.

Enjeux relatifs au transport des produits pétroliers par train et par oléoduc

- *Le transport ferroviaire a augmenté de 650 000 % entre 2006 et 2014.*
- *Le train ne pourra pas transporter le pétrole albertain, et donc le chemin de fer ne se substituera pas à l'oléoduc, car sa capacité de transport est très insuffisante.*
- *La quantité de pétrole déversée est plus grande dans les cas de transport par oléoducs (même s'ils sont moins fréquents) que dans les autres modes de transport.*
- *Le projet Énergie-Est, même s'il était complété, augmentera le transport ferroviaire de plusieurs milliers de litres de solvants, représentant 20 à 30 % du composé de pétrole transporté, devant être retournés en Alberta par train afin d'être réutilisés (référence : Harvey Consultant Ecogestion).*

Le projet Énergie Est se présente dans un contexte hautement défavorable. À l'heure actuelle, la plupart des gouvernements nationaux et locaux adoptent des plans d'action afin d'établir des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de réduire leur dépendance au pétrole et d'effectuer une transition vers des énergies plus vertes.

Alors que les nations de la Terre viennent de s'entendre sur des mesures encore plus contraignantes pour limiter les émissions de GES, la construction d'un oléoduc qui comporte plus de risques que de véritables bénéfices est difficilement justifiable.

3. La consultation publique sur le projet Oléoduc Énergie Est

La consultation publique de la commission de l'environnement de la CMM sur le projet Oléoduc Énergie Est s'est déroulée du 15 septembre au 8 octobre 2015. De plus, un questionnaire mis en ligne du 20 août au 3 septembre 2015 a permis à la CMM de prendre le pouls de la population. Au total, 3 846 personnes ont complété un sondage Web.

Au total, près de 150 mémoires ont été déposés : 50 % de citoyens, 37 % d'organismes, de groupes et associations et 13 % du monde municipal.

92 % des mémoires déposés par les citoyens s'opposaient au projet.

Précisons que TransCanada n'a pas participé à la consultation publique, mais a transmis, une fois la consultation terminée, un document rectificatif.

À partir des mémoires reçus et des opinions exprimées en séances publiques, le rapport de consultation de la commission de l'environnement formule notamment les constats suivants :

- Une transition énergétique vers les énergies renouvelables s'avère nécessaire afin de réduire notre dépendance au pétrole dans un contexte de changements climatiques.
- Le projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada n'apparaît pas essentiel à l'approvisionnement du Québec en pétrole.
- Les préoccupations, les inquiétudes et les craintes environnementales liées à l'eau, aux milieux humides, aux sols, aux bois ainsi que les risques pour la santé et l'environnement en général sont très élevées.
- Les préoccupations de sécurité, tant pour l'exploitation normale qu'en cas de désastre, sont très élevées et exigent d'importantes ressources pour planifier, préparer et déployer les mesures d'urgence.
- Outre le pic d'activités économiques découlant de la construction du pipeline, les retombées économiques pour le Québec sont quasi nulles, et, par conséquent, la pertinence du projet est faible.
- Le lien de confiance entre le public et le promoteur est faible.
- L'acceptabilité sociale du projet est nulle.

Le rapport de consultation publique sur le projet Oléoduc Énergie Est de la commission de l'environnement de la CMM peut être consulté à l'adresse suivante :

http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20160121_transCanada_RapportConsultation.pdf

Par ailleurs la Commission a soulevé plusieurs motifs d'opposition qui seront soumis au BAPE et à l'ONÉ dans le cadre de leurs consultations à venir.

1. Le projet ne tient pas compte des différents instruments de planification et d'aménagement du territoire en vigueur (PMAD, schémas, plans et règlements d'urbanisme).
2. TransCanada n'a pas démontré que le tracé définitif est celui de moindre impact pour l'environnement et la sécurité des citoyens et qu'il respecte les principes du développement durable.

3. TransCanada n'a pas démontré que les meilleures pratiques de mitigation seront utilisées lors de la construction et de l'exploitation de l'oléoduc pour réduire au minimum les impacts sur les eaux de surface et souterraines, tant sur la qualité que sur la quantité.
4. TransCanada n'a pas précisé comment chaque franchissement de cours d'eau prend en compte les risques de glissement de terrain et de rupture de barrage et quels sont les outils qui seront mis en place pour détecter les mouvements géologiques et les changements morphologiques du cours d'eau de façon à prévenir tout risque d'incident.
5. TransCanada n'a pas démontré que la présence du pipeline n'affecte pas les activités agricoles.
6. TransCanada n'a pas déposé, pour chaque cours d'eau ou plan d'eau, une étude approfondie des conséquences d'un incident sur la population ainsi que sur la flore et la faune en fonction des débits saisonniers, des quantités déversées et des types de pétrole transportés, incluant les diluants, et précise les mesures de mitigation mises en place pour limiter les conséquences d'un incident.
7. TransCanada n'a pas rendu publics, pour les différents cours d'eau et plans d'eau, les panaches de contamination en fonction des différents types de pétrole transportés et des conditions climatiques saisonnières.
8. TransCanada n'a pas démontré la prise en compte, tout au long du tracé de l'oléoduc, des données existantes relatives aux aquifères à vulnérabilité modérée et élevée, complète les données manquantes et précise les mesures de mitigation mises en place en cas d'incident.
9. TransCanada n'a pas déposé, pour chaque cours d'eau ou plan d'eau, une étude approfondie des risques liés à l'approvisionnement en eau potable et des mesures de mitigation qui seront mises en place pour limiter les risques et les conséquences.
10. TransCanada n'a pas précisé les délais de remboursement des dépenses encourues par les municipalités et les citoyens en cas d'incident, comprenant les coûts d'intervention d'urgence, de décontamination et de remise en état des lieux touchés.
11. TransCanada doit revoir son calcul du pire cas probable et son calcul de la fréquence des incidents de façon à prendre en compte l'historique des incidents récents et le débit exceptionnellement élevé de l'oléoduc, et ce, en vue de déterminer les moyens d'intervention requis en cas d'urgence.
12. TransCanada n'a pas donné d'assurance que des vannes seraient situées de part et d'autre des cours d'eau importants.
13. TransCanada n'a pas établi de calcul de la distance à prévoir entre deux vannes, de façon à limiter les déversements en cas de bris complet de l'oléoduc et à ce que le volume qui serait ainsi déversé soit concordant avec le volume identifié comme celui du pire cas probable.
14. TransCanada n'a pas démontré que son processus de détection des fuites est représentatif des meilleures pratiques de l'industrie.
15. TransCanada n'a pas consulté efficacement l'ensemble des partenaires municipaux concernés, dont les premiers répondants, lors de l'élaboration de son plan d'intervention d'urgence et de tout autre document nécessaire à la gestion des situations d'urgence.

16. TransCanada n'a pas déposé, toute information, tout document et tout plan nécessaires à la réalisation des plans municipaux d'intervention d'urgence en cas d'incident (tracé et positionnement des vannes, zones à risques, localisation des équipements et délai d'intervention, nature et comportement des produits transportés.
17. Le projet n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale indépendante.
18. Le projet ne tient pas compte des considérations émises par les Premières Nations.

Encadré : Les positions des municipalités et des gouvernements

La Communauté métropolitaine de Montréal n'est pas la première à se prononcer contre un projet d'oléoduc. Le gouvernement de la Colombie-Britannique et les États-Unis se sont déjà clairement opposés à des projets d'oléoduc pour des raisons de sécurité civile, de protection de l'environnement et d'absence de retombées économiques. Ceci est également vrai pour la très grande majorité des Premières nations, dont les chefs des Premières nations du Québec, de l'Ontario et du Manitoba.

Du reste, plusieurs municipalités, partout au pays, s'opposent ou ont de sérieux doutes quant à la nécessité du projet Énergie Est, notamment :

- Le maire de North Bay s'est, pour sa part, toujours opposé à Énergie Est. Selon lui, TransCanada doit démontrer qu'il n'y a aucun risque pour les sources d'eau potable. Un changement de tracé a par ailleurs été demandé, mais TransCanada a décliné la demande ne jugeant pas le changement nécessaire.
- En mai dernier, les maires de Metro Vancouver se sont prononcés contre le projet, se référant à un rapport d'expert qui a conclu qu'un déversement pourrait avoir des conséquences désastreuses pour la qualité de l'aire des millions de personnes qui vivent dans la région et pour la faune.
- En novembre 2014, le conseil communal de Saint John, au nouveau Brunswick, a adopté une résolution soutenant de manière conditionnelle le projet Énergie Est, et s'engageant à collaborer avec TransCanada et l'ONÉ afin de s'assurer que le pipeline est construit de façon sécuritaire, de sorte à protéger l'environnement.

4. Mesures provisoires pour l'examen des projets de pipelines

Le 27 janvier 2016, la CMM a accueilli favorablement l'annonce du gouvernement du Canada de mettre en place des mesures provisoires pour l'examen des projets d'oléoducs.

Ces mesures provisoires visent notamment à favoriser davantage la participation publique à l'évaluation de l'Office national de l'énergie (ONÉ) en nommant trois membres temporaires additionnels à l'ONÉ et en intégrant les émissions de gaz à effet de serre dans les évaluations environnementales, incluant notamment celles produites en amont des projets. Le gouvernement entend également prolonger de neuf mois les délais prescrits par la loi pour l'examen et pour la décision, ce qui porterait la durée du processus à 27 mois.

Le processus annoncé sera davantage transparent et rigoureux et aidera à mieux évaluer les impacts environnementaux. Comme l'a lui-même indiqué le premier ministre du Canada, le gouvernement du Canada jouera dorénavant un rôle d'arbitre responsable entre l'acceptabilité sociale des communautés, le respect de l'environnement et le développement économique.

Pour en savoir plus...

<http://cmm.qc.ca/evenements/consultation-transcanada-2015/>

