



NRDC REPORT

MIS À JOUR le 4 juin 2012

À contre-courant : l'Est du Canada et la Nouvelle-Angleterre dans la mire de l'industrie des sables bitumineux

LISTE DES ORGANISMES SIGNATAIRES EN DATE DU 4 JUIN 2012

Appalachian Mountain Club
Conservation Law Foundation
Environmental Defence Canada
Environment Maine
Equiterre

Maine Interfaith Power & Light
Maine Rivers
National Wildlife Federation
Natural Resources Council of Maine
Natural Resources Defense Council

Sierra Club
Toxics Action Center
Vermont Natural Resources Council
Vermont Public Interest Research Group
350.org



© David Dodge, The Pembina Institute

REMERCIEMENTS

Nos remerciements à tous les chercheurs, rédacteurs ou réviseurs qui ont collaboré à la production de ce rapport. Un merci tout particulier au rédacteur principal de ce texte, Jeff Benzak, ainsi qu'aux principaux réviseurs et collaborateurs : Danielle Droitsch, Susan Casey-Lefkowitz, Anthony Swift, Luke Tonachel et Shelley Kath du NRDC; Paul Blackburn; Jim Murphy, de la National Wildlife Federation; Dylan Voorhees, Judy Berk et Emmie Theberge du Natural Resources Council du Maine; Gillian MacEachern et Adam Scott de Environmental Defence Canada; ainsi que Ken Hotopp et Glen Brand du Sierra Club du Maine. Plusieurs autres nous ont offert conseils et feedback, notamment Ken Hotopp (Sierra Club du Maine), Steve Crowley (Sierra Club du Vermont), Don Stevens, chef de la bande Nulhegan de la Première Nation des Coosok, Abenaki. Parmi les organismes signataires, plusieurs nous ont transmis des commentaires fort utiles. Nous avons pu recueillir de superbes photos de toute la région pour la section sur les sites exceptionnels et tenons à remercier Andy Fisk (Connecticut River Watershed Council); Ken Hotopp (Sierra Club du Maine); Leslie Harroun (Oak Foundation); Peter LaFontaine (National Wildlife Federation); Andy Burt (Sierra Club du Maine, bénévole), Stephen Demetriou, le Fish and Wildlife Service des É.-U., le Department of Forests, Parks & Recreation du Vermont et la Missisquoi River Basin Alliance. Les auteurs portent l'entière responsabilité de toute erreur qui pourrait subsister dans ce rapport, et les personnes ayant collaboré à sa révision ne l'endossent pas nécessairement.



NRDC Director of Communications: Phil Gutis
NRDC Deputy Director of Communications: Lisa Goffredi
NRDC Publications Director: Alex Kennaugh
Design and Production: Sue Rossi

TABLE DES MATIÈRES

Résumé exécutif	2
II. La relance du projet Trailbreaker	4
III. Les pipelines de sables bitumineux menacent les communautés et les cours d'eau	6
IV. Le projet visant à pomper les sables bitumineux vers l'Est du Canada et la Nouvelle-Angleterre	8
V. Les dangers de l'extraction des sables bitumineux	10
VI. Les déversements de pétrole extrait des sables bitumineux	12
VII: Une situation préoccupante pour les communautés autochtones.....	14
VIII. La mise en péril de sites exceptionnels	16
IX. Recommandations.....	17

I. RÉSUMÉ

La compagnie canadienne de pipeline Enbridge Inc. semble être en voie de relancer un projet antérieur, baptisé « Trailbreaker », qui vise à transporter le pétrole extrait des sables bitumineux vers l'Est du Canada et la Nouvelle-Angleterre. En 2011, Enbridge a fait un premier pas en vue de réaliser ce projet, en déposant auprès de l'Office national de l'énergie du Canada une demande de permis qui l'autoriserait à inverser le flux du pétrole sur un tronçon de l'un de ses pipelines. Moins d'un an plus tard, en mai 2012, la compagnie a franchi une deuxième étape en annonçant son projet d'inverser le débit dans l'ensemble du pipeline qui traverse l'Ontario et le Québec. À long terme, le projet viserait à inverser le flux du pétrole dans deux pipelines importants, soit la Ligne 9 et le Pipeline Portland-Montréal, sur un trajet d'environ 1200 km. Il s'agirait de transporter le pétrole depuis l'Est du Canada jusqu'à la côte maritime de la Nouvelle-Angleterre, pour ensuite l'exporter. Ce pétrole, issu des sables bitumineux canadiens, est le pétrole le plus sale de la planète.





Le pipeline Portland-Montréal passe dans plus d'une douzaine de communautés à travers la Nouvelle-Angleterre et le Canada.



Le pipeline visé par le projet traverse certains des principaux sites naturels et culturels de l'Ontario, du Québec, du Vermont, du New Hampshire et du Maine. Plusieurs zones seraient ainsi menacées, dont le fleuve Saint-Laurent, le plus important cours d'eau de l'Est du Canada et un habitat saisonnier de la baleine bleue; la rivière Androscoggin, un cours d'eau de la Nouvelle-Angleterre qu'affectionnent les adeptes de la pêche et du canoë-kayak, tout comme les pygargues à tête blanche, les ours noirs et les orignaux; et le lac Sebago, habitat du saumon d'Atlantique confiné aux eaux intérieures et source importante d'eau potable pour Portland, la plus grande ville du Maine. Un déversement de pétrole dans ces régions polluerait l'eau, nuirait à la santé de la population locale et aurait des conséquences dévastatrices pour la faune.

Les déversements de pipeline peuvent survenir, et ils surviennent déjà. Par ailleurs, tout indique que, vu sa nature corrosive, le pétrole issu des sables bitumeux provoque davantage de déversements que le pétrole conventionnel. Les sables bitumeux sont comme du papier abrasif liquide qui corrode plus rapidement les pipelines et augmente les risques de rupture. Comparés aux déversements de pétrole conventionnel, les déversements de pétrole des sables bitumeux sont beaucoup plus néfastes, particulièrement lorsqu'ils se produisent près de lacs, de rivières ou d'autres cours d'eau, parce que la substance déversée peut se déposer au fond de l'eau et compliquer sérieusement les efforts de nettoyage.

Le pétrole provenant des sables bitumeux cause des dégâts avant même d'être envoyé dans les pipelines. Les procédés d'extraction et de traitement nécessitent une exploitation industrielle d'envergure dont les effets sont dévastateurs. Celle-ci détruit de grands pans de la forêt boréale, et consomme une quantité d'énergie telle que l'extraction de ce pétrole est la source canadienne d'émissions de gaz à effet de serre qui augmente le plus rapidement. Il s'agit d'une industrie qui nuit également à la santé des communautés vivant près des raffineries, dont les Premières Nations.

Le transport du pétrole des sables bitumeux sur ce nouveau trajet comporte des risques pour l'Est du Canada et la Nouvelle-Angleterre. Le projet Trailbreaker n'est pas nécessaire et ne devrait pas être mis en œuvre. Afin d'assurer la sécurité publique et protéger l'environnement, il est nécessaire de prendre déjà certaines mesures :

- L'Office national de l'énergie du Canada devrait considérer la demande de permis d'inversion du flux de pétrole dans la Ligne 9 d'Enbridge comme la première étape d'un projet à long terme, visant à transporter le pétrole des sables bitumeux vers l'est jusqu'à la côte maritime de la Nouvelle-Angleterre.
- Les gouvernements du Canada et des États-Unis devraient étudier de manière plus approfondie les plans relatifs au transport des sables bitumeux à travers l'Est du Canada et la Nouvelle-Angleterre, en évaluant le besoin d'établir de nouvelles règles de sécurité pour les pipelines de sables bitumeux.
- Une dépendance accrue aux sources d'énergie sale comme les sables bitumeux présente de sérieux risques pour la sécurité, en plus d'aller à l'encontre des politiques en matière d'énergie propre et d'environnement. Les gouvernements de tous les niveaux devraient donc s'engager activement dans le processus de réglementation en veillant à ce que ces questions soient examinées en profondeur. Tant au Canada qu'aux États-Unis, les gouvernements devraient concevoir des plans à long terme de développement d'énergie propre avant de s'engager dans des projets d'infrastructure à grande échelle qui augmenteraient la consommation de pétrole. Ils devraient également évaluer différentes politiques de réduction de la demande de pétrole.

II. LA RELANCE DU PROJET TRAILBREAKER



© NTSB

En 2010, l'un des pipelines de la compagnie Enbridge s'est fracturé près de Marshall au Michigan créant l'une des plus grosses fuites de pétrole provenant des sables bitumineux dans l'histoire des États-Unis.

Le 8 août 2011, la compagnie canadienne de pipeline Enbridge a déposé une demande de permis auprès d'un bureau fédéral de réglementation à Calgary, pour un projet nommé « Inversion de la Ligne 9, phase I ». Il s'agissait d'une demande de permis visant un pipeline actuellement en usage. L'objectif déclaré était d'inverser le débit du pétrole sur un tronçon d'environ 200 km, entre la grande raffinerie de Sarnia (ON) et le terminal pétrolier de Westover, qui se situe dans une zone agricole à l'extérieur de Hamilton (ON). Bien que cette demande de permis ait été déposée l'an dernier, elle est associée à un projet lancé il y a quatre ans.

En 2008, Enbridge a annoncé son intention de transporter du pétrole extrait des sables bitumineux depuis l'Alberta jusqu'aux raffineries des États-Unis. Baptisé « Trailbreaker », ce projet de 400 millions de dollars visait à acheminer le pétrole des sables bitu-

mineux jusqu'à la côte maritime du Texas, en l'envoyant d'abord via les pipelines jusqu'à Portland au Maine où il serait ensuite transporté à bord de superpétroliers. Le ralentissement économique a provisoirement mis un terme au projet. Enbridge a déclaré à l'époque que « ... les objectifs de Trailbreaker, tels que préalablement envisagés, ne seront plus poursuivis ». Toutefois, étant donné le prix actuel du pétrole et l'augmentation de la demande internationale, un projet ayant de semblables visées, soit de transporter le pétrole des sables bitumineux vers l'est, refait surface de manière très concrète.

Enbridge semble maintenant avoir laissé tomber le nom « Trailbreaker », tout en choisissant de développer le projet en plusieurs temps. En mai 2012, la compagnie a annoncé des plans d'expansion qui confirment qu'elle vise dans le plus long terme à transpor-



© Stephen Demerion



© Natural Resources Council of Maine

ter le pétrole des sables bitumineux jusqu'à Montréal. Par contre, il semble que l'objectif global soit d'expédier le pétrole jusqu'à la côte du Maine, en passant par le Québec, le New Hampshire et le Vermont, pour ensuite l'envoyer aux raffineries.

Trailbreaker présente une particularité importante si on le compare à deux autres projets fortement publicisés, soit le projet Keystone XL, qui transporterait le pétrole des sables bitumineux en ligne directe depuis l'Alberta jusqu'à la côte du Golfe du Mexique, et le projet Northern Gateway, qui l'expédierait jusqu'à la côte ouest canadienne en passant par la Colombie-Britannique. À la différence de ces projets, Trailbreaker n'implique pas la construction de nouveaux pipelines.

À l'origine, le projet Trailbreaker prévoyait l'inversion du flux de pétrole dans deux réseaux de pipelines, dont l'un est situé au Canada et l'autre, en Nouvelle-Angleterre :

- La **ligne 9 d'Enbridge** parcourt un trajet de plus de 800 km, entre les raffineries de Sarnia (ON) et une raffinerie située à Montréal. De grands tronçons du pipeline suivent à peu près le tracé de l'autoroute 401, là où elle longe par le nord et le nord-ouest le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent. Actuellement, la Ligne 9 transporte du pétrole léger conventionnel. Le pipeline a été construit il y a 37 ans.
- Le **pipeline Portland-Montréal**, ou PMPL, est composé de deux pipelines parallèles parcourant une distance de 380 km, entre les raffineries de Montréal situées à l'extrémité est de la Ligne 9 et un terminal situé près du port pétrolier de South Portland au Maine. Le PMPL traverse le nord du Vermont et du New Hampshire, ainsi que l'ouest du Maine. Le pipeline dont le flux serait inversé a été construit il y a 62 ans et il transporte actuellement du brut léger ou moyen importé de l'étranger.

III. LES PIPELINES DE SABLES BITUMINEUX MENACENT LES COMMUNAUTÉS ET LES COURS D'EAU



© Jesse Seymour-Perkins

On ne sait pas encore exactement quels types de pétrole seront transportés dans les pipelines du projet Trailbreaker, mais si l'on se fie aux plans antérieurs, il apparaît fort probable qu'on y trouvera notamment du pétrole provenant des sables bitumineux. C'est pourquoi il est important de comprendre les différentes propriétés physiques et chimiques du brut des sables bitumineux et de savoir en quoi ces propriétés présentent de sérieux risques pour l'infrastructure.

Ces dernières années, la majeure partie du pétrole des sables bitumineux qui n'était pas raffiné en Alberta a été pompée vers des raffineries situées aux États-Unis. Les pipelines du Midwest reçoivent depuis un certain nombre d'années déjà le pétrole provenant des sables bitumineux canadiens. Entre 2007 et 2010, des pipelines du Dakota du Nord, du Minnesota, du Wisconsin et du Michigan, qui ont en commun de transporter du pétrole de l'Alberta, ont connu trois fois plus de déversements de pétrole brut par mile de pipeline, lorsqu'on les compare à la moyenne nationale des États-Unis.

Par le passé, la majeure partie du pétrole brut extrait des sables bitumineux était transformée en pétrole synthétique avant d'être acheminée dans le réseau interprovincial de pipelines. Ainsi, le produit transporté à l'extérieur de l'Alberta était plus raffiné et moins corrosif. Toutefois, ces dernières années, la production a dépassé la capacité locale de transformation, et l'Alberta pompe désormais une quantité croissante de bitume dilué vers des raffineries de l'extérieur de la province.

Il s'agit là d'une tendance dangereuse. Pour les personnes vivant près des pipelines vieillissants du projet Trailbreaker, il est important de comprendre que le bitume dilué pourrait fort bien causer des déversements plus fréquents et plus graves que le pétrole brut conventionnel. Voici pourquoi :

- **Il est acide.** Le bitume dilué issu des sables bitumineux contient normalement des concentrations d'acides organiques jusqu'à 20 fois plus élevées que le pétrole brut conventionnel, et il contient 10 fois plus de soufre.
- **Il est chaud.** Le transport du bitume dilué dans les pipelines cause de la friction, ce qui augmente sa température et accentue ses propriétés corrosives. Au sein de l'industrie, il est admis que chaque augmentation de 10 degrés Celsius fait doubler la vitesse de corrosion.
- **Il est abrasif.** Le mélange qui compose le bitume dilué contient des particules en suspension, tels le quartz et la pyrite, qui sont des matières abrasives.
- **Il est visqueux.** La viscosité du bitume dilué issu des sables bitumineux dépasse de 40 à 70 fois celle du pétrole brut conventionnel nord-américain. Pour déplacer cette matière très visqueuse, les pipelines de sables bitumineux doivent fonctionner à plus haute pression que les pipelines conventionnels.

Le bitume dilué qui voyage dans les pipelines est tel un papier sablé liquide qui peut user et brûler les parois, augmentant ainsi les risques de rupture.

Le bitume dilué qui voyage dans les pipelines est tel un papier sablé liquide qui peut user et brûler les parois, augmentant ainsi les risques de rupture. Qui plus est, les pipelines plus anciens n'ont pas été conçus pour transporter du brut lourd comme le bitume dilué. Ceci est particulièrement vrai en ce qui a trait au pipeline Portland-Montréal, vieux de 62 ans, dont la construction précède de dizaines d'années le début des travaux d'extraction commerciale à grande échelle dans les sables bitumineux. La Ligne 9, construite il y a bientôt 40 ans, présente de semblables risques.

Pomper les sables bitumineux

Le pétrole des sables bitumineux qui coule dans les pipelines est différent du pétrole conventionnel. Les sables bitumineux, ou le bitume, sont presque solides à la température ambiante ; ils doivent donc être mélangés avec des liquides, du gaz naturel et d'autres produits pétroliers volatiles, pour produire du bitume dilué.^a Même lorsqu'il est mélangé à d'autres substances, le bitume dilué reste visqueux et ne peut être transporté que sous haute pression et à des températures élevées.^b

Le bitume dilué contient de plus fortes concentrations de matières dangereuses et de toxines que le pétrole conventionnel, et il en résulte une substance plus abrasive et corrosive. Lorsque le bitume dilué est exposé à l'oxygène, les produits chimiques inflammables et volatiles présentent un plus haut risque d'explosion.^c Lorsqu'ils sont exposés à l'air lors d'un déversement, les produits chimiques dans le bitume dilué s'évaporent rapidement, et les sables bitumineux lourds coulent sous la surface de l'eau. C'est ce qui s'est produit lors du déversement d'Enbridge à Kalamazoo dans le Michigan, compliquant les efforts de nettoyage.

a Canadian Oil Quality Association, CRW Characteristics, p. 14, 2007, Coqa-inc.org/Segato0608.pdf (consulté le 19 mai 2012).

b W.A. Slusarchuk, "Hot Pipelines in Permafrost: Hydraulic, Thermal and Structural Considerations," p. 2, 1972, Nrc-cnrc.gc.ca/obj/irc/doc/pubs/ir/ir394/ir394.pdf (consulté le 19 mai 2012).

c À l'air libre, le bitume dilué peut former des composés inflammables et explosifs à des températures supérieures à 17,8 degrés Celsius. Les pipelines de bitume dilué fonctionnent souvent à des températures supérieures à 50 degrés Celsius. Imperial Oil Material Safety Data Sheet: Natural Gas Condensates, 2002, Msdsxchange.com/English/show_msds.cfm?paramid1=2480179 (consulté le 19 mai 2012).

IV. LE PROJET VISANT À POMPER LES SABLES BITUMINEUX VERS L'EST DU CANADA ET LA NOUVELLE-ANGLETERRE

Il est manifeste que le projet actuel d'Enbridge reprend en bonne partie le plan Trailbreaker d'origine et qu'il impliquera probablement le transport de sables bitumineux entre Sarnia et Montréal, sur toute la longueur de la Ligne 9. De plus, d'autres projets d'Enbridge visent une expansion importante de nombreux pipelines, qui transporteront davantage de pétrole albertain vers l'est.

Plusieurs raisons poussent à croire, par ailleurs, qu'Enbridge cherchera également à inverser le flux du pétrole dans au moins un des deux pipelines Portland-Montréal afin d'acheminer du pétrole des sables bitumineux jusqu'à la côte du Maine. Parmi celles-ci : 1) des commentaires récents de cadres de l'industrie du pétrole; 2) le dépôt de demandes de permis qui concernent des pipelines et des postes de pompage associés au projet ; 3) la dynamique changeante du marché du pétrole.

Le pipeline Portland-Montréal est géré par deux entreprises associées : Pipe-Lines Montréal Limitée, qui est propriétaire des pipelines et qui les exploite de concert avec sa filiale américaine, Portland Pipe Line Corporation. Les deux entreprises déclarent ouvertement leur intention de transporter du pétrole issu des sables bitumineux vers l'est jusqu'à la Nouvelle-Angleterre. En 2011, le trésorier de Portland Pipe Line Corp., Dave Cyr, a fait la déclaration suivante : « La possibilité d'inverser le flux dans un de nos deux pipelines pour acheminer le brut de l'Ouest canadien jusqu'au littoral maritime de l'est nous intéresse encore beaucoup. [...] Nous sommes actuellement en discussion avec Enbridge au sujet de sa Ligne 9, et ce qu'elle implique pour nous. »

La compagnie Pipe-Lines Montréal cherche à obtenir un permis pour l'ajout d'un poste de pompage sur son emprise au Québec. L'objectif serait de permettre d'inverser le flux du pétrole dans le corridor Portland-Montréal, afin de l'adapter à la nouvelle orientation prévue de la Ligne 9. En février 2012, un juge du Québec a refusé d'autoriser la construction du poste de pompage, qui aurait été situé entre Montréal et la frontière du Vermont. Il est à noter que Imperial Oil Ltd. et Suncor Energy Inc. figurent parmi les principaux actionnaires de Pipe-Lines Montréal Limitée. Or, Imperial et Suncor participent de manière importante aux projets d'extraction et de raffinage des sables bitumineux albertains.

Par ailleurs, on rapporte qu'en octobre 2011 le PDG d'Enbridge, Patrick Daniel, a confirmé le fait que sa compagnie discutait avec plusieurs raffineries de l'Est du Canada et de la côte est des États-Unis quant à la possibilité d'une inversion du débit qui exigerait une inversion complète dans la Ligne 9 et le pipeline PMPL. Par contre, quelques mois plus tard, alors que ces commentaires avaient suscité une réaction publique, la compagnie a déclaré n'avoir actuellement aucun « plan actif » en ce qui a trait à l'inversion du pipeline Portland-Montréal, tout en précisant qu'elle n'excluait pas complètement cette possibilité.

Les déversements de sables bitumineux constituent une menace pour les Grands Lacs

Des millions de personnes, tant au Canada qu'aux États-Unis, dépendent des Grands Lacs : elles en tirent leur eau potable et s'en servent pour leurs loisirs, ainsi que pour la pêche et le transport. Toute augmentation du volume de pétrole des sables bitumineux dans les pipelines constitue une menace pour cette ressource en eau douce.

Enbridge a pourtant annoncé d'importants plans d'expansion qui augmenteraient la quantité de sables bitumineux circulant dans les pipelines situés près des Grands Lacs, mettant ainsi en péril leur bassin hydrographique. Le projet d'expansion augmenterait le volume de bitume dilué dans le système Lakehead d'Enbridge, qui comprend des pipelines situés à proximité du lac Michigan et de la pointe nord du lac Huron.

Les plans d'expansion d'Enbridge prévoient aussi l'inversion de la Ligne 9 (réactivant ainsi la proposition comprise dans le projet Trailbreaker de 2008), qui passe juste au nord du lac Ontario. Le projet prévoit également l'expansion de la Ligne 6b, soit du pipeline de sables bitumineux qui a déversé près de 4 millions de litres de bitume dilué dans la rivière Kalamazoo. La ligne 6b passe juste au sud du lac Huron et traverse la rivière Détroit avant de longer le lac Érié par le nord.



Les compagnies pétrolières qui exploitent les sables bitumineux ont ouvertement déclaré leur volonté d'accéder aux marchés de l'est pour l'exportation du pétrole, et l'inversion complète de la Ligne 9 et des pipelines du corridor Portland-Montréal permettrait de relier les centres de production de pétrole des sables bitumineux et les installations d'expédition internationale du Maine. Il est probable qu'Enbridge vise à transporter le pétrole des sables bitumineux vers la côte est parce qu'à l'échelle locale le brut des sables bitumineux connaît d'importants surplus et que, comparé au cours actuel du brut à l'international, les producteurs reçoivent actuellement 30\$ de moins par baril. Comme toutes les compagnies pétrolières qui exploitent les sables bitumineux, Enbridge semble vouloir s'assurer un meilleur accès aux raffineries américaines et au marché international, où la demande est forte.

L'industrie pétrolière veut accéder à d'autres marchés, comme celui de la côte du Golfe du Mexique ou les marchés internationaux, afin d'augmenter ses profits de vente. Le projet Trailbreaker représente l'un des moyens les plus rapides d'atteindre cet objectif, dans la mesure où il n'exige pas de construction de nouveaux pipelines et n'est pas soumis aux délais réglementaires imposés à d'autres projets d'exportation des sables bitumineux, tels Keystone XL et Northern Gateway.



© Natural Resources Council of Maine

Un nouveau type de pétrole brut sur la côte du Maine ?

Le projet Trailbreaker exigerait d'importants travaux d'adaptation du terminal pétrolier de South Portland au Maine. Le terminal devra être modifié afin qu'on puisse y charger d'énormes pétroliers pouvant faire sortir jusqu'à un million de barils de brut du port de Portland, de la baie de Casco et du golfe du Maine pour les acheminer vers les raffineries de Philadelphie et de la côte maritime du Texas, par exemple, ou ailleurs sur le marché international. Si l'un de ces pétroliers devait s'échouer le long du littoral rocheux du Maine ou connaître un autre type d'accident qui provoquerait un déversement de sa charge de pétrole, le résultat serait catastrophique.

Un important déversement pourrait détruire l'industrie de la pêche commerciale si essentielle à l'économie et à la culture du Maine. Cela entraînerait également un effort intensif de nettoyage du bitume qui se sera déposé au fond de la mer, exigeant non seulement des rampes pour contenir les hydrocarbures déversés à la surface de l'eau, mais également de l'équipement de dragage pour récupérer le bitume qui aura coulé. Les travaux de dragage risqueraient par ailleurs d'agiter les sédiments toxiques qui se sont déjà déposés au fond du port de Portland et de la baie de Casco, si un déversement devait avoir lieu dans cette région.

VIII. LA MISE EN PÉRIL DE SITES EXCEPTIONNELS



1 LE BASSIN DE LA RIVIÈRE GRAND (ONTARIO)

Classée parmi les sites du Patrimoine canadien, la rivière Grand est l'habitat de plus de 215 espèces menacées ou en voie d'extinction. Le méné camus, l'un des ménés les plus rares d'Amérique du nord, vit dans les eaux claires et lentes des ruisseaux du bassin. Au cours des 50 dernières années, l'espèce a disparu de deux sites ontariens, en raison notamment de sa sensibilité à la pollution des eaux. La ligne 9 traverse la rivière Grand près de la ville de Cambridge, en Ontario.



2 L'ESCARPEMENT DU NIAGARA (ONTARIO)

L'escarpement du Niagara est une crête rocheuse composée de sédiments riches en fossiles, dont les origines géologiques remontent à 450 millions d'années. L'escarpement s'étend sur une distance de 725 kilomètres, de Niagara jusqu'à Tobermory, et son plus haut sommet s'élève à 500 mètres. En tant que mosaïque de forêts, de champs, de falaises, de ruisseaux, de marécages et de sites historiques, l'escarpement du Niagara figure dans le Réseau mondial des réserves de biosphère de l'UNESCO. Parmi les espèces en voie d'extinction qui s'y trouvent, signalons la buse à épaulettes et la salamandre de Jefferson, que l'on aperçoit le plus souvent dans les étangs des régions boisées au printemps durant la saison de reproduction. La Ligne 9 traverse l'escarpement près de Campbellsville.



3 LA RIVIÈRE ROUGE (ONTARIO)

La rivière Rouge traverse la ville de Toronto et se jette dans le lac Ontario. Elle abrite le méné long, une espèce menacée qui aime les eaux fraîches et claires et les lits de rivière graveleux. Le Parc de la rivière Rouge est également un important espace récréatif et constitue le premier parc national en milieu urbain au Canada. Le pipeline traverse la rivière Rouge en amont du parc.



4 LE LAC ONTARIO (ONTARIO, NEW YORK)

Le lac Ontario, l'un des cinq Grands Lacs, fournit en eau les importantes agglomérations urbaines qui se situent le long de ses rives, dont Toronto et Rochester, dans l'état du New York. La Ligne 9 passe directement sous plusieurs cours d'eau juste avant qu'ils se jettent dans le lac, dont les rivières Humber, Trent et Rouge. Un déversement dans le lac menacerait des espèces sans nombre d'oiseaux et de poissons, et aurait des conséquences très sérieuses pour les millions de personnes habitant au bord du lac des deux côtés de la frontière.



5 LA RIVIÈRE RICHELIEU (QUÉBEC)

Située en aval du lac Champlain au Vermont, la rivière Richelieu est un des principaux affluents du Saint-Laurent. Le Richelieu est l'habitat du chevalier cuirré, une espèce menacée endémique, que l'on trouve uniquement dans le Sud-Ouest du Québec. La pollution constitue l'un des principaux facteurs qui menacent l'habitat de ce poisson. Le pipeline traverse la rivière à l'est de Montréal, non loin de la confluence du Richelieu et du Saint-Laurent.



6 LE FLEUVE SAINT-LAURENT (QUÉBEC)

Le fleuve Saint-Laurent est le plus important cours d'eau de l'Est du Canada. Il fournit en eau potable environ 50 pourcent de la population québécoise. En s'élargissant progressivement, le fleuve coule en direction nord-ouest avant de se jeter dans l'océan Atlantique. Ses eaux accueillent sur une base saisonnière une petite population de baleines bleues, et sont également un lieu de passage pour les bélugas. Le pipeline Portland-Montréal traverse le Saint-Laurent à Montréal.



7 LE LAC MEMPHRÉMAGOG (QUÉBEC, VERMONT)

Ce lac glaciaire long d'environ 45 kilomètres, situé au Québec et au Vermont, est une source d'eau potable tant pour le Canada que pour les États-Unis. On y pêche

de la truite arc-en-ciel, du saumon confiné aux eaux intérieures et du doré. Le pipeline Portland-Montréal traverse l'un des principaux affluents du lac, soit la rivière Black, au Vermont. En 1977, un déversement a eu lieu sur l'emprise du pipeline et a contaminé le lac.



8 LA VICTORY STATE FOREST (VERMONT)

Au début du printemps, après l'hibernation, les ours noirs émergent de leurs tanières pour se nourrir dans ce grand complexe public de 15 000 acres, qui comprend

le Darling State Park et le Victory Wildlife Management Area. Dans les zones basses de la forêt, des peuplements d'épinettes poussent sur de luxuriants lits de mousse de sphaigne, et au cœur du bassin se trouve une tourbière boréale de 20 acres. Le bassin Victory accueille plus de 130 espèces d'oiseaux, dont certaines, tels le pic à dos noir, le mésangeai du Canada et le bec-croisé bifascié, sont des espèces de la forêt boréale qu'on ne trouve pas communément ailleurs au Vermont. Le pipeline Portland-Montréal traverse la forêt.



9 LE FLEUVE CONNECTICUT (VERMONT, NEW HAMPSHIRE, MASSACHUSETTS, CONNECTICUT)

Long d'environ 650 kilomètres, le fleuve Connecticut est le plus important cours d'eau de la Nouvelle-Angleterre. Il est classé parmi les sites du Patrimoine

américain. Le fleuve draine environ le tiers du territoire de l'état et fournit 70% des débits entrants d'eau douce au détroit de Long Island. Le pipeline traverse le fleuve Connecticut à Guildhall, au Vermont, juste au nord du populaire réservoir Moore. Un déversement de pétrole aurait des répercussions profondes sur une variété d'espèces fauniques, y compris l'aloise savoureuse et le canard noir, dont la population, qui décline progressivement, est menacée par son hybridation avec le canard colvert.



10 LA RIVIÈRE MISSISQUIOI (VERMONT, QUÉBEC)

La rivière Missisquoi, longue de 140 kilomètres, est l'un des principaux affluents du lac Champlain et son bassin hydrographique couvre une superficie de 767 000 acres

au Vermont et au Québec. À l'embouchure de la rivière se trouve le Missisquoi National Wildlife Refuge, une réserve faunique de 6700 acres. Ses vastes eaux et marécages accueillent d'importantes volées d'oiseaux migrateurs, dont des sauvagines surtout. Les terres de la réserve abritent également la colonie de grands hérons de l'île Shad, qui est la plus grande colonie du Vermont. Le pipeline traverse le bassin de la rivière.



11 LE COMTÉ DE COÛS (NEW HAMPSHIRE)

Situé à la pointe nord du New Hampshire, le comté de Coös, qui fait partie de la région connue simplement sous le nom de « North Country », est le moins peuplé de l'état.

C'est dans ce comté, gardien du patrimoine rural et environnemental du New Hampshire, que l'on trouve les paysages les plus spectaculaires : montagnes, forêts, rivières, ruisseaux, lacs et étangs. La région abrite plusieurs terres protégées, dont la division Pondicherry du Silvio O. Conte National Fish and Wildlife Refuge, la partie nord du White Mountain National Forest, ainsi que de nombreux parcs étatiques et des milliers d'acres de terrains protégés par des organismes privés. Le pipeline qui traverse le comté de Coös longe l'autoroute Presidential alors qu'elle traverse la vallée de la rivière Israel jusqu'aux versants nord des montagnes Presidential, juste au nord du sentier des Appalaches, du mont Washington (le sommet le plus élevé de la Nouvelle-Angleterre) et de Pinkham Notch, la Mecque des espaces récréatifs. Un déversement de pétrole dans cette zone sauvage pourrait mettre en péril les habitats et l'écologie extraordinaires du comté, tout comme ses ressources naturelles et son industrie touristique. De plus, un déversement pourrait entacher la réputation de paysage sauvage et vierge des montagnes Blanches, qui sont un important moteur économique pour le New Hampshire dans son ensemble.



12 LA RIVIÈRE ANDROSCOGGIN (MAINE, NEW HAMPSHIRE)

Sur une distance de 20 kilomètres, le pipeline longe de près une rivière que les locaux appellent affectueusement l'« Andro », alors qu'elle serpente entre les

versants des montagnes du New Hampshire et du Maine. On aperçoit souvent des orignaux, des ours noirs et des pygargues à tête blanche le long de ce cours d'eau fréquenté par les pêcheurs et les amateurs de canot-kayak. Des efforts soutenus au sein de la communauté ont permis de nettoyer cette rivière polluée pendant des décennies par les villes et les papeteries situées en amont. Aujourd'hui, cette partie de la rivière est un lieu très fréquenté qui propose des cérémonies de lancement de bateaux et des voyages de pêche guidés. On peut y louer des canots et admirer les paysages le long de la route. Un déversement de pétrole dans cette partie de l'Andro mettrait la faune en péril et nuirait sérieusement à la valeur récréative de la rivière, tout en ayant un impact sur l'industrie et les villages riverains situés en aval.



13 LA CROOKED RIVER (MAINE)

Une rivière fort appréciée des pêcheurs et des amateurs de descente en eau vive, la Crooked propose 27 kilomètres d'eau mouvante, avec des rapides de classe I et II. Elle abrite

également une importante population de truite mouchetée sauvage et accueille le saumon d'Atlantique confiné aux intérieures du lac Sebago pendant la saison du frai et l'alevinage. À cause de son importante pêcherie, le gouvernement du Maine a accordé à la rivière la Classe AA, soit le plus haut niveau de protection de l'état. La Crooked fournit également 40% des débits entrants d'eau de surface au lac Sebago, une ressource essentielle en eau potable pour plus d'un habitant du Maine sur 10. Le pipeline traverse la Crooked River six fois.



14 LE LAC SEBAGO (MAINE)

Le lac Sebago couvre une surface de 30 000 acres. on bassin hydrographique long de 80 kilomètres englobe des portions de 24 villes et villages. On y trouve le

terrain de camping étatique le plus fréquenté du Maine et une pêcherie de renom qui accueille chaque année des dizaines de milliers de pêcheurs. L'eau du lac est exceptionnellement pure et fournit à Portland, la plus grande ville du Maine, de l'eau potable propre n'ayant été soumise aucun onéreux procédé de filtration. Le lac est également l'habitat d'une espèce native de saumon d'Atlantique confiné aux eaux intérieures, le *Salmo salar* sebago. Le pipeline traverse le bassin du lac Sebago et passe à environ 300 mètres du lac lui-même.

VI. LES DANGERS DE L'EXTRACTION DES SABLES BITUMINEUX

© The Pembina Institute



Le cinéma nous a habitués à des images de puits d'où jaillit librement le pétrole ; il n'en va pas ainsi du pétrole extrait des sables bitumineux en Alberta. Dans sa forme brute, le pétrole des sables bitumineux ressemble, selon les descriptions, à une boue qui sent le diesel, et son extraction s'appuie sur deux méthodes destructrices :

- **L'exploitation de mines à ciel ouvert** a recours à d'énormes machines excavatrices qui déposent la boue huileuse dans des bennes de camions grands comme une maison. Le pétrole est ensuite transporté vers des usines pour un premier traitement. Ce type d'exploitation rase complètement des milliers d'hectares de forêts, et cette coupe à blanc a d'importantes répercussions. La forêt boréale canadienne contient les sites de nidification de millions d'oiseaux tels le gros-bec errant et la mouche-olive. Le sol de la forêt et les zones humides renferment également des réserves de carbone parmi les plus importantes de la planète, et la destruction des arbres et des zones humides à si grande échelle contribue au changement climatique.
- **Le forage in-situ** émet environ 2,5 fois plus de gaz à effet de serre que l'exploitation de mines à ciel ouvert. Lors des opérations de forage, le gaz naturel est brûlé à l'air libre afin de produire une vapeur qui est ensuite injectée dans des tuyaux qui s'enfoncent profondément dans le sol de la forêt. La chaleur qui se dégage de ces tuyaux fait fondre le bitume qui se déverse dans des puits avant d'être pompé vers la surface. Le forage in-situ entraîne la fragmentation de la forêt boréale, et détruit ainsi l'habitat d'animaux sauvages tel le caribou des bois. De plus, il libère des polluants atmosphériques nocifs, comme le dioxyde de soufre.

L'extraction de pétrole des sables bitumineux donne lieu à un paysage d'extrême dévastation industrielle. Les opérations minières consomment de deux à quatre barils d'eau douce pour chaque baril de pétrole produit. Déjà, dans la région des sables bitumineux, les lacs et les étangs artificiels toxiques couvrent une surface de plus de 170 kilomètres carrés, c'est-à-dire une superficie supérieure à celle des villes de Vancouver ou de Washington D.C. Aux yeux des volées de gibier d'eau migrant qui passent à l'occasion, ces bassins de résidus des sables bitumineux semblent un bon endroit où se poser, ce qui n'est, à l'évidence, pas le cas. On en a vu un exemple lorsqu'en 2008 plus de 1500 canards sont morts après s'être posés sur la surface toxique d'un de ces bassins contaminés de vidanges d'extraction.

À la dévastation environnementale qu'entraînent les travaux d'extraction de sables bitumineux s'ajoute leur niveau d'émissions de gaz à effet de serre. De fait, les travaux d'extraction des sables bitumineux sont la source d'émissions de carbone qui connaît la plus forte augmentation au Canada. Les émissions résultant des procédés d'extraction et de bonification du pétrole des sables bitumineux seraient de trois à cinq fois supérieures par baril à celles causées par la production du baril de brut conventionnel au Canada ou aux États-Unis. Depuis son extraction en Alberta jusqu'à son usage dans une voiture, le pétrole des sables bitumineux a, en moyenne, une intensité carbonique de 23% supérieure à celle du pétrole conventionnel. L'industrie des sables bitumineux a joué un rôle important dans la décision du gouvernement canadien de se retirer du Protocole de Kyoto sur le changement climatique.

Des normes relatives au combustible propre dans les états de l'est et du nord-est

Face à la forte pression qu'exerce l'industrie pétrolière, qui veut augmenter les importations aux États-Unis du pétrole le plus sale de la planète, plusieurs réclament un nouveau « Clean Fuel Standard » (CFS). L'adoption d'un CFS imposerait aux producteurs de pétrole et aux raffineries de réduire le niveau d'émissions de carbone du pétrole qu'ils vendent.

Le modèle à l'étude dans 11 états de l'est et du nord-est, y compris deux états visés par le projet Trailbreaker, est semblable à celui qui a été adopté en Californie. Le plan tiendrait compte des émissions produites tout au long du cycle de vie de différents carburants. Sur une période de 10 ou 15 ans, il pourrait permettre des réductions allant jusqu'à 15% de l'intensité carbonique des carburants de transport.^a

La mise en vigueur d'un CFS inciterait le marché à choisir des carburants qui ont moins de répercussions sur le climat que le pétrole des sables bitumineux, et contribuerait à ce que des états comme le Vermont, le New Hampshire et le Maine développent des politiques énergétiques qui auraient de fortes retombées économiques à l'échelle régionale, se chiffrant aux environs de 40 milliards de dollars.^b

Toutefois, des groupes associés à l'industrie du pétrole, tels Americans for Prosperity ou le Consumer Energy Alliance (CEA), minent les efforts de mise en place de normes, en faisant la promotion du pétrole des sables bitumineux, à teneur élevée en carbone.^c On rapporte, par exemple, que le CEA a rencontré des représentants gouvernementaux, dont des gouverneurs, pour discuter de la question. ^d Au Canada, le mouvement vers un approvisionnement accru en pétrole des sables bitumineux irait à l'encontre des objectifs provinciaux en matière de lutte aux changements climatiques. L'Ontario s'est engagé à réduire l'impact climatique des carburants de transport, alors que le Québec fait figure de leader nord-américain quant à l'adoption de politiques environnementales.

a Jason Plautz, "Northeast States Considering Low-Carbon Fuel Rule Based on Calif. Model," *New York Times*, August 15, 2011.

b NESCAUM, "Economic Analysis of a Program to Promote Clean Transportation Fuels in the Northeast/Mid-Atlantic Region," August 2011.

c Maria Gallucci, "Northeast Markets Eyed for Oil Sands as Clean Fuels Standard Fades," *InsideClimate News*, March 29, 2012.
d Ibid.

Les raffineries

L'intensification de la production de pétrole provenant des sables bitumineux accentue les effets négatifs associés au processus de raffinage : les niveaux de smog augmentent, tout comme les émissions de gaz à effet de serre, et les problèmes de santé publique tels le cancer s'aggravent.

Actuellement, les capacités de transformation des raffineries albertaines sont insuffisantes. Le développement du projet Trailbreaker pourrait donc donner lieu à une intensification des activités de raffinage du pétrole des sables bitumineux dans des villes comme Sarnia et Montréal, au moyen de la construction de nouvelles raffineries ou de l'adaptation d'installations existantes.^a

Parmi toutes les villes canadiennes, Sarnia se classe déjà bonne dernière en matière de qualité de l'air, juste derrière Montréal.^b On retrouve à Sarnia des douzaines d'usines chimiques et de grandes raffineries. Selon des études faites à Montréal, les émissions provenant des raffineries peuvent être liées au nombre élevé de cas d'asthme.^c

L'intensification des opérations de raffinage du brut lourd peut d'ailleurs aggraver les risques liés à l'insalubrité environnementale pour les communautés avoisinantes. ^d La transformation du pétrole des sables bitumineux libère des quantités importantes de dioxyde de soufre, d'oxydes d'azote, de sulfure d'hydrogène, de mercure, de cadmium et de plomb. ^e Des études ont établi le lien entre ces agents polluants et une augmentation de l'incidence du cancer, des maladies du cœur, des troubles reproductifs et des maladies respiratoires.^f

Les procédés de raffinage du pétrole extrait des sables bitumineux sont nuisibles non seulement pour la santé, mais également pour l'environnement. Selon les études, la transition du brut léger au brut plus lourd des sables bitumineux peut faire doubler, voire tripler les niveaux d'émissions de gaz à effets de serre liés aux activités de raffinage.^g

a Environmental Defence and Equiterre, "Trailbreaker – Refinery Emissions Report," p. 6.

b Tara Jeffrey, "Sarnia's air Canada's worse," *The Observer*, September 27, 2011, <http://theobserver.ca/ArticleDisplay.aspx?e=3312431&archive=true> (consulté le 11 avril 2012).

c Ecojustice, "Exposing Canada's Chemical Valley: An Investigation of Cumulative Air Pollution in the Sarnia, Ontario Area," p. 13, <http://www.ecojustice.ca/publications/reports/report-exposing-canadas-chemical-valley/attachment> (consulté le 11 avril 2012). Audrey Smargiassi et al., "Risk of Asthmatic Episodes in Children Exposed to Sulfur Dioxide Stack Emissions from a Refinery Point Source in Montreal, Canada," *Environmental Health Perspectives*, April 2009, http://ehp03.niehs.nih.gov/article_fetchArticle.action?articleURL=info%3Adoi%2F10.1289%2Fehp.0800010 (consulté le 11 avril 2012).

d Greg Karras, "Refinery GHG emissions from dirty crude," *Communities for a Better Environment*, April 20, 2009, p. 9.

e Environmental Defence and Equiterre, "Trailbreaker – Refinery Emissions Report," p. 6.

f Burnett, RT, S Cakmak, and JR Brook, "The effect of the urban ambient air pollution mix on daily mortality rates in 11 Canadian cities," *Can J Public Health*, 1998 May-June;89(3):152-6, <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/9654797> (consulté le 11 avril 2012). J Kaldor et al., "Statistical association between cancer incidence and major-cause mortality, and estimated residential exposure to air emissions from petroleum and chemical plants," *Environmental Health Perspectives*, 1984 March;54:319-332, <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1568163/> (consulté le 11 avril 2012).

g Marilena Kampa and Elias Castanas, "Human health effects of air pollution," *Environmental Pollution*, 2008 January;151(2):362-367, <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0269749107002849> (consulté le 11 avril 2012).

h Greg Karras, "Combustion Emissions from Refining Lower Quality Oil: What is the Global Warming Potential?," *Communities for a Better Environment*, November 14, 2010, <http://pubs.acs.org/doi/abs/10.1021/es1019965> (consulté le 11 avril 2012).

VII. LES DÉVERSEMENTS DE PÉTROLE EXTRAIT DES SABLES BITUMINEUX

Les compagnies d'exploitation de pipelines reconnaissent que les fuites et les déversements de pipelines font partie des risques inhérents. Enbridge, par exemple, recense un grand nombre de causes possibles de fuites, dont le bris d'équipement, l'erreur de manipulation ou les événements catastrophiques tels les désastres naturels, le feu ou les explosions. Les travaux de nettoyage d'un déversement de bitume dilué sont bien plus complexes que ceux exigés par un déversement de pétrole conventionnel, et les répercussions sur l'environnement et la santé publique sont souvent plus graves, pour les raisons suivantes :

- Le condensat de gaz naturel utilisé pour diluer le bitume augmente les risques que la matière déversée explose au contact d'une chaleur intense, d'étincelles, d'électricité statique ou d'un éclair.
- L'exposition aux diluants toxiques tels le benzène, le n-hexane et les hydrocarbures aromatiques polycycliques peuvent affecter le système nerveux central.
- Si le bitume déversé contamine un plan d'eau, les diluants peuvent s'évaporer rapidement, laissant le bitume lourd se déposer au fond de l'eau.

Des déversements de bitume se sont déjà produits dans le réseau de pipelines d'Enbridge. Le 26 juillet 2010, un pipeline a éclaté près de Marshall, au Michigan, laissant se déverser par un trou béant plus de 3 millions de litres de bitume dilué. La rupture de pipeline s'est produite dans un champ, mais le bitume a fini par couler jusqu'au ruisseau Talmadge, pour ensuite se répandre sur une distance de 50 kilomètres dans la rivière Kalamazoo, contaminant également un lac. Malgré les multiples alertes et signaux d'alarme, les opérateurs ont mis presque 12 heures à couper le courant dans le pipeline. À l'époque, le gouverneur du Michigan a qualifié la réaction initiale d'Enbridge d'« anémique ».



© National Wildlife Federation

Tortue couverte de pétrole

« C'était la première fois que l'Agence de protection de l'environnement [EPA] ou que quiconque avait dû lancer des travaux de nettoyage subaquatique de cette ampleur. Je ne me serais jamais attendu [...] à ce qu'on mette de deux à trois fois plus de temps à récupérer le pétrole lorsqu'il s'est déposé au fond de l'eau. »

- Ralph Dollhopf, Commandant du lieu d'incident pour l'EPA lors du déversement de Kalamazoo

Peu de temps après, les communautés avoisinantes ont commencé à faire état de « fortes odeurs nauséabondes et à manifester des symptômes de malaises occasionnés par celles-ci ». Selon un rapport de 2010 préparé par le Département de santé communautaire du Michigan, les représentants du milieu de la santé ont identifié 145 patients ayant rapporté, dans les semaines qui ont suivi le déversement, une maladie ou des symptômes qui y étaient associés. Un sondage de porte-à-porte a révélé que, parmi les 550 personnes interrogées, 58 pourcent avait souffert d'ennuis de santé provoqués par le déversement. Il s'agissait le plus souvent de maux de tête, de problèmes respiratoires et de nausée.

Le déversement a eu des conséquences non seulement pour la santé, mais également pour le marché immobilier local, qui s'est transformé. Après l'accident, Enbridge a mis sur pied un programme de rachat de maisons pour les résidents vivant le long du ruisseau Talmadge et de la rivière Kalamazoo. La compagnie a acheté au moins 130 maisons dans deux comtés, ce qui a suscité des inquiétudes chez certains résidents, qui disaient craindre que le déversement lui-même et le programme de rachat qu'il a occasionné affectent la valeur des propriétés.

Au printemps 2012, les travaux de nettoyage se poursuivent. Selon les estimations, les coûts de l'opération s'élèvent à 725 millions de dollars.

Une longue histoire de déversements

Enbridge vise à éviter complètement les déversements, mais en ce qui concerne la sûreté de ses pipelines, le dossier de la compagnie n'est pas reluisant. Selon ses propres données, entre 1999 et 2010, Enbridge a connu 804 déversements qui ont répandu 25,7 millions de litres d'hydrocarbures.^a

a Richard Girard and Tanya Roberts Davis, "Out on the Tar Sands Mainline," Polaris Institute, May 2010, p. 49. <http://www.tarsandswatch.org/files/Updated%20Enbridge%20Profile.pdf> (consulté le 12 avril 2012).



Grand Héron couvert de pétrole



Photo aérienne de la rivière Kalamazoo et d'une fuite de pétrole dont Enbridge était responsable.

© Michigan DEC

© Environmental Protection Agency

VIII. UNE SITUATION PRÉOCCUPANTE POUR LES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES



© palestina55

Le projet Trailbreaker traverse le Fleuve Saint-Laurent, une source d'eau potable pour près de 50% de la population du Québec.

Dans une lettre d'octobre 2011 adressée à l'Office national de l'énergie, Enbridge suggère que l'inversion du flux de pétrole dans la Ligne 9 le long du corridor qui lui appartient n'affecterait en rien les droits traditionnels des populations autochtones. Selon l'avocat d'Enbridge, Francis Durnford : « L'usage actuel du territoire sur les sites visés par le projet n'est pas compatible avec un usage traditionnel. Le territoire n'est pas actuellement utilisé par les populations autochtones dans le but d'exercer leurs droits traditionnels, et n'a pas été utilisé de cette manière depuis des décennies. »

Toutefois, Enbridge ne tient pas compte du fait que les risques occasionnés par Trailbreaker ne concernent pas seulement les sites visés par le projet. D'autres risques associés à la Ligne 9 et au pipeline Portland-Montréal pourraient affecter les populations autochtones ou les Premières Nations, notamment ceux qui ont trait à l'augmentation de la pollution atmosphérique due au processus de raffinage et aux déversements d'huile pouvant contaminer les cours d'eau.

À titre d'exemple, les raffineries de Sarnia, la ville située à l'extrémité ouest de la Ligne 9, ont contribué à l'augmentation importante de la pollution atmosphérique dans la région. Or, un rapport de 2005 fait état d'un écart atypique dans le ratio garçons-filles parmi les enfants nés sur la réserve de la Première Nation des Aamjiwnaang, située près de Sarnia. Au sein de cette communauté, le nombre de garçons diminue de façon alarmante par rapport au nombre de filles.

Le projet Trailbreaker conduirait probablement à ce que de plus grandes quantités de pétrole brut lourd soient transformées dans les raffineries de Sarnia. Ceci pourrait signifier que les habitants de Sarnia et la communauté Aamjiwnaang auront à composer avec des indices de pollution toxique encore plus élevés.

Le pipeline lui-même présente un autre danger pour les autochtones et les Premières Nations. Enbridge et les autres compagnies de pipeline le reconnaissent d'emblée : l'exploitation d'un pipeline comporte un risque inhérent de fuites. Au Canada, un déversement de bitume dilué pourrait avoir des répercussions importantes sur des communautés autochtones telles les Chippewas de la rivière Thames, qui vivent en aval de la Ligne 9 près de la rivière Thames ; les Six Nations de la rivière Grand, qui vivent également en aval près de la rivière Grand ; et les Mohawks de la baie de Quinte, qui habitent près de la baie en aval de la rivière Salmon.

Aux États-Unis, le pipeline pourrait également affecter la terre et les eaux comprises dans le bassin hydrographique de la rivière Missisquoi, du lac Memphrémagog et de la rivière Nulhegan, soit le territoire habité par de nombreux peuples et familles de la tribu Nulhegan Abenaki.

IX. RECOMMANDATIONS

En l'absence d'une réglementation précise en la matière, la croissance rapide au Canada et aux États-Unis de l'exploitation de pipelines de sables bitumineux exige que l'on étudie attentivement tout projet relatif aux pipelines. Un nouveau pipeline de sables bitumineux n'est pas nécessaire et, de plus, ne présenterait que des risques pour l'Est du Canada et la Nouvelle-Angleterre. En somme, les projets associés à Trailbreaker ne devraient pas être mis en œuvre. Afin de protéger la population et l'environnement des possibles répercussions dangereuses de l'exploitation de pipelines de bitume dilué, il est nécessaire de prendre déjà certaines mesures :

L'Office national de l'énergie (ONE) devrait considérer la demande de permis d'inversion du flux de pétrole dans la Ligne 9 d'Enbridge comme la première étape d'un projet à long terme, qui vise à transporter le pétrole des sables bitumineux de l'Alberta vers l'Ontario, le Québec et la Nouvelle-Angleterre. Cette optique plus large permettrait à l'ONE de considérer l'impact de projets comme Trailbreaker en relation avec : les objectifs en matière sécurité énergétique et de lutte aux changements climatiques fixés par différentes autorités ; les conséquences de l'intensification de la production de pétrole issu des sables bitumineux ; les risques associés aux déversements de pipelines de sables bitumineux ; les répercussions liées à l'augmentation probable de la pollution par les raffineries. La demande de permis pour la Phase I devrait être refusée.

Effectuer des études plus approfondies des projets relatifs aux pipelines. Ces études devraient prendre en compte les répercussions sur l'environnement et la santé publique, de même que celles associées à d'éventuels déversements de pétrole. Tant l'ONE au Canada que les agences étatiques et fédérales aux États-Unis devraient effectuer des études attentives des projets plus vastes de transport du pétrole des sables bitumineux de l'Alberta vers l'Est du Canada et la Nouvelle-Angleterre, en se rapportant aux lois applicables en matière de protection de l'environnement. Ces études devraient être coordonnées entre les deux pays et s'attarder aux répercussions sur l'air, la terre et l'eau, de même qu'aux risques pour la santé et la sécurité publiques. Toute étude environnementale de cet ordre devrait considérer les risques de déversements de bitume, et l'impact que pourraient avoir ces déversements sur l'environnement et l'économie.

En l'absence d'une réglementation appropriée en matière de sécurité, les gouvernements du Canada et des États-Unis devraient limiter le développement de l'exploitation de pipelines de bitume dilué. Les demandes d'autorisation pour les projets de pipelines de bitume dilué devraient être refusées tant que l'ONE et le Department of Transportation (DOT) n'auront pas évalué les risques supplémentaires occasionnés par le bitume dilué, et adopté des règlements de sécurité appropriés permettant de mieux gérer ces risques.

Mettre en œuvre des plans à long terme de développement de sources d'énergie propre avant de s'engager dans des projets d'infrastructure à grande échelle qui augmenteraient la consommation de pétrole. Au Canada comme aux États-Unis, toute étude environnementale quelle qu'elle soit devrait être menée dans le cadre d'une transition nationale vers l'énergie propre. Au Canada, cela signifie de favoriser le développement de sources d'énergie propre grâce à une stratégie énergétique globale et nationale, avant de s'engager de manière irréversible dans de grands projets d'infrastructure de pipelines. Aux États-Unis, les états de l'est et du nord-est devraient adopter un CFS (Clean Fuel Standard), de manière à favoriser l'investissement dans les carburants de transport propres, tout en créant de l'emploi et de nouvelles opportunités d'affaires.

Favoriser l'adoption de politiques qui réduiraient la demande de pétrole. Les gouvernements du Canada et des États-Unis devraient mettre l'accent sur des politiques de réduction de la consommation de pétrole [oil-savings policies], plutôt que d'investir dans des projets d'exploitation de dangereux pipelines de pétrole issu des sables bitumineux. L'adoption aux États-Unis de telles politiques permettrait, sur une période de 20 ans, de réduire les importations et la consommation de pétrole de 5,7 millions de barils par jour, soit le double environ de ce que produit actuellement le Canada. Les mesures à envisager comprennent : l'amélioration du rendement du carburant dans le transport routier, ainsi que dans l'aviation et le transport ferroviaire et maritime ; le soutien aux initiatives liées au transport en commun ou à la planification communautaire ; la réduction de l'usage de combustibles dans les processus industriels et dans le chauffage.