



**Confédération  
des syndicats nationaux**

Mémoire présenté par  
la Confédération des syndicats nationaux

au  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

dans le cadre de la consultation publique  
sur le projet Oléoduc Énergie Est  
de TransCanada – section québécoise

Le 20 avril 2016

Confédération des syndicats nationaux  
1601, avenue De Lorimier  
Montréal (Québec) H2K 4M5  
Tél. : 514 598-2271  
Télec. : 514 598-2052  
[www.csn.qc.ca](http://www.csn.qc.ca)

## **Table des matières**

Introduction.....	5
BAPE générique.....	7
Provenance du pétrole.....	8
Gaz à effet de serre .....	9
Déversements.....	10
Train contre pipeline.....	10
Acceptabilité sociale .....	11
Conclusion .....	13



## **Introduction**

La Confédération des syndicats nationaux (CSN) est composée de près de 2 000 syndicats et regroupe plus de 325 000 travailleuses et travailleurs réunis sur une base sectorielle ou professionnelle dans huit fédérations, ainsi que sur une base régionale dans treize conseils centraux, principalement sur le territoire du Québec. La CSN est une organisation syndicale qui œuvre pour une société solidaire, démocratique, juste, équitable et durable. À ce titre, elle s'engage dans plusieurs débats qui intéressent la société québécoise.

La CSN tient à remercier le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de lui permettre de participer à cette consultation publique portant sur la construction et l'exploitation de l'oléoduc Énergie Est de TransCanada. Les questions touchant les hydrocarbures nous interpellent comme organisation. Nous sommes d'avis que l'utilisation de cette ressource doit laisser une empreinte écologique aussi faible que possible tout en assurant une prospérité économique aussi grande que possible.

Considérant que les hydrocarbures consommés au Québec sont tous importés, les questions du transport et de l'approvisionnement sont importantes. Il était donc prévisible que le projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada ferait couler beaucoup d'encre. Rappelons que celui-ci vise à désenclaver le pétrole de l'Ouest canadien en le faisant transiter par le Québec jusqu'à Saint John au Nouveau-Brunswick. La compagnie TransCanada envisage de convertir un de ses gazoducs afin de transporter le pétrole brut de l'Ouest canadien jusqu'à Cornwall; c'est à cet endroit qu'un nouveau tronçon serait construit, passant sur le territoire québécois pour se rendre jusqu'au Nouveau-Brunswick. Si ce projet se réalise, il pourrait augmenter la capacité d'exportation du pétrole brut provenant des sables bitumineux de 1,1 million de barils par jour.

Il faut par contre mentionner que la CSN n'est pas d'emblée opposée à tous les projets de transport de pétrole et que chacun des projets sera jugé en propre.



## **BAPE générique**

La CSN s'inquiète que la consultation publique du BAPE sur le projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada se tienne en vertu de l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) et non en vertu de l'article 31.1, comme il est d'usage lors de consultations sur un projet déterminé. Rappelons que l'article 6.3 de la LQE vise les projets dits génériques et ne fait pas référence à un projet précis comme l'oléoduc de TransCanada. Par ailleurs, nous dénonçons le manque de collaboration de TransCanada, qui a notamment refusé d'émettre un avis de projet. Ce refus peut laisser penser que le processus du BAPE n'est pas pris au sérieux par cette compagnie et qu'elle n'entend pas se plier aux recommandations de cet organisme de consultation, préférant se référer à l'Office national de l'énergie (ONE).

Pour la CSN, il est inquiétant que le gouvernement du Québec ne réussisse pas à faire respecter sa propre loi. Ce conflit de juridiction aurait même pu permettre à TransCanada de ne pas se présenter à cette consultation du BAPE sur son oléoduc. D'ailleurs, des groupes environnementaux ont intenté un recours en jugement déclaratoire à l'encontre de TransCanada Pipelines Ltée et Oléoduc Énergie Est Ltée afin que ceux deux compagnies soient assujetties à la procédure requise par la loi québécoise. Pour un projet de cette ampleur, TransCanada est la première firme à refuser de se soumettre à l'article 31.1. Cela crée un énorme précédent, car depuis que cette procédure existe, jamais un projet soumis au BAPE n'a été analysé sans étude d'impact préalable rédigée selon les directives du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC).

Nous pouvons affirmer d'entrée de jeu que c'est la crédibilité même du processus qui peut être remise en cause. Nous croyons que le recours en justice intenté par le gouvernement du Québec, visant à faire respecter sa législation, fut intenté trop tardivement. En effet, dès novembre 2014, le gouvernement du Québec réclamait le dépôt d'une étude d'impact et d'un avis de projet, alors pourquoi a-t-il attendu jusqu'en février 2016 pour intenter une poursuite? La CSN croit que ce manque de rigueur nuit au processus de consultation et n'aide en rien à l'acceptabilité sociale du projet de TransCanada.

Même si cela n'est pas de compétence provinciale, il faut également mentionner que l'adoption du projet de loi C-38 du gouvernement Harper a eu comme conséquence de retirer à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale la responsabilité d'analyser les projets de pipeline et de la transférer à l'ONE. Avant ce transfert, il existait une entente entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial visant à harmoniser les procédures d'évaluation lorsqu'un projet relevait de ces deux

paliers décisionnels. Confier l'analyse à l'ONE, c'était rendre caduque cette entente. Il y a donc maintenant deux processus d'évaluation distincts avec une primauté de l'évaluation fédérale.

Selon la CSN, cette entente doit être rétablie, car cela permettrait de mener une étude d'impact respectant les préoccupations du Québec et une audience publique commune. Une telle audience permettrait à chacun des gouvernements de faire valoir ses compétences respectives à l'égard du projet Oléoduc Énergie Est.

Toutefois, même si la consultation du BAPE n'a pas la portée souhaitée, nous considérons que cet exercice a son utilité : il oblige TransCanada, entre autres, à expliquer son projet plus en profondeur, et ce qui est plus important encore, il donne l'occasion à des experts de traiter de différents aspects de ce projet d'envergure. Les réponses ou les « non-réponses » de TransCanada ainsi que les témoignages des experts nourrissent le débat et fournissent des précisions sur cet oléoduc. Cet apport est important, car même si cette consultation ne sera pas décisionnelle, le rapport du BAPE sera connu de l'ONE et pourra influencer ses choix.

L'exercice mené par le BAPE permet également de comprendre qu'une multitude de questions importantes sont toujours sans réponses et que TransCanada n'a pas pris au sérieux sa comparution devant le BAPE. Même si l'entreprise promet d'apporter un meilleur éclairage sur les enjeux que pose son projet d'oléoduc, il est inquiétant de constater l'improvisation qui semble la caractériser.

Pour la CSN, cela constitue un manque de respect flagrant de la part de TransCanada. Qui plus est, le gouvernement du Québec doit faire valoir sa juridiction et, ce faisant, il doit veiller au respect de sa législation en tout temps et sur tout son territoire.

## **Provenance du pétrole**

L'oléoduc Énergie Est transportera 1,1 million de barils par jour (bpj) de pétrole. De ce nombre, environ 50 000 barils seront destinés à la raffinerie Irving, située au Nouveau-Brunswick, et entre 100 000 et 150 000 aux raffineries du Québec. Nous pouvons donc conclure qu'environ 80 % du pétrole transporté sera destiné à l'exportation. Devant de tels chiffres, difficile de prétendre que l'oléoduc devrait servir à mieux approvisionner le Québec, et ce, à moindre risque. Aussi, nous nous questionnons sur le nombre de bpj transportés par l'oléoduc qui seraient destinés au Québec. En effet, les deux raffineries situées en territoire québécois sont déjà approvisionnées par du pétrole provenant du Dakota du Nord et par la canalisation 9b d'Enbridge, qui transporte du pétrole brut de l'Alberta.

Le pipeline Énergie Est risque aussi de transporter du pétrole provenant du Dakota du Nord. En effet, le projet de pipeline Upland relierait le Dakota du Nord à l'oléoduc

Énergie Est. Conséquemment, l'argument voulant que ce projet permette à l'Est du pays de remplacer le pétrole étranger par du pétrole canadien est de moins en moins crédible. Nous savons que l'avantage recherché par TransCanada est d'exporter vers des pays étrangers le pétrole canadien et américain.

Ainsi, le territoire québécois deviendrait une voie de passage à grande vitesse puisqu'il n'y aurait que très peu de transformation sur notre territoire; ce projet instrumentalise donc le Québec. Nous savons que le transport des hydrocarbures représente des risques environnementaux et sociaux importants. Une catastrophe comme celle survenue à Lac-Mégantic ou encore le déversement à Sept-Îles démontrent qu'il faut non seulement mieux régir le transport de ces ressources énergétiques, mais aussi limiter leurs déplacements sur notre territoire.

La CSN s'oppose à l'idée que le territoire québécois devienne une voie de passage pour le pétrole albertain et s'expose ainsi aux risques environnementaux associés aux modes de transport de cette ressource.

### **Gaz à effet de serre**

La CSN a pris position depuis plusieurs années pour une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Nous avons soutenu toutes les initiatives, qu'elles soient gouvernementales ou non, allant dans cette direction. Nous avons également appuyé les actions pouvant amener le gouvernement canadien à respecter les engagements pris dans le cadre du Protocole de Kyoto. Nous avons aussi souligné les prises de position des gouvernements fédéral et provincial lors de la conférence de Paris.

La CSN croit qu'il est urgent de lutter contre les changements climatiques et qu'il est nécessaire d'établir un plan d'action contraignant pour atteindre des objectifs ambitieux. Ainsi, il ne faudrait pas favoriser indûment le développement d'industries, comme l'extraction des sables bitumineux, puisque l'on connaît les conséquences négatives de celles-ci, notamment l'augmentation des émissions de GES.

Par ailleurs, l'évaluation des émissions des GES effectuée par TransCanada les chiffre à 250 000 tonnes/an pendant la construction et à 440 000 tonnes/an durant la phase d'opération, et ce, pour l'intégralité de la durée de vie de cet oléoduc. Il faut noter que cette évaluation ne tient pas compte des GES émis par l'extraction et le raffinage du pétrole. D'ailleurs, soulignons que TransCanada ne considère dans ses activités que le volet « transport de pétrole », ce qui la conduit à occulter l'émission des GES qui découle de la production et de l'utilisation de ce pétrole.

La firme indépendante Navius a évalué l'augmentation nette d'émission de GES qui découle de ce projet. Les données sont étonnantes : entre 0,7 et 4,3 millions de tonnes de GES pourraient être émises. Bien que l'utilisation de ce pétrole puisse réduire

l'extraction ailleurs dans le monde, cette baisse ne suffirait pas à faire contrepoids aux émissions générées par l'extraction de sables bitumineux de l'Alberta. En effet, le pétrole provenant des sables bitumineux génère plus de GES que le pétrole extrait par procédé conventionnel ou même le pétrole de schiste. De plus, la mise en marché de ce pétrole pousserait le prix du brut à la baisse, ce qui pourrait entraîner une augmentation de la consommation.

## Déversements

Les séances d'information nous ont appris que cet oléoduc traversera 830 cours d'eau alors que TransCanada ne possède aucun plan d'intervention pour faire face à un déversement. Le plan d'intervention ne sera prêt qu'à compter de 2018. Par contre, à la demande de l'ONE (et non du BAPE), TransCanada a élaboré le pire scénario envisageable, soit une rupture totale de l'oléoduc dans la rivière Etchemin, entraînant le déversement de 3,4 millions de litres de pétrole qui atteindrait le fleuve Saint-Laurent en cinq heures à peine. La quantité de pétrole déversée serait environ la même que celle déversée dans la rivière Kalamazoo, aux États-Unis, une catastrophe dont l'opération de nettoyage a coûté à ce jour plus d'un milliard de dollars. Pourtant, dans son scénario, TransCanada évalue qu'une somme totale de 619 millions de dollars serait suffisante pour faire face à une telle éventualité. Pour la CSN, aucune explication ne permet de comprendre pourquoi un tel nettoyage au Québec serait moins coûteux qu'aux États-Unis. À ce jour, cette question demeure sans réponse.

Nous savons également<sup>1</sup> qu'un déversement de « dilbit », bitume dilué de l'Alberta, serait dix fois pire qu'un déversement de pétrole conventionnel puisque ce type de bitume dilué coule au lieu de demeurer à la surface d'une étendue d'eau. Pire encore, ce type de pétrole, déversé dans les glaces du fleuve Saint-Laurent, serait pratiquement irrécupérable.

## Train contre pipeline

Les opérateurs de pipelines soutiennent souvent que le transport de pétrole par oléoduc est plus sécuritaire que par train. Les promoteurs du projet Énergie Est allèguent même que celui-ci aurait pour effet de diminuer l'utilisation du train comme moyen de transport du pétrole. Cet argument mérite toutefois quelques nuances. En effet, il apparaît plus vraisemblable que la mise en service de cet oléoduc contribuera à une augmentation du transit pétrolier; par conséquent, il y a fort à parier qu'il n'y aura pas de diminution du transport par train. Le pétrole transporté par Énergie Est étant à environ 80 % destiné à l'exportation, nous pouvons supposer que le transport par train ne diminuera pas à la hauteur de 1,1 million de barils par jour. Ces barils de

---

<sup>1</sup> Nous référons ici aux travaux de M. Émilien Pelletier, de l'Institut des sciences de la mer de Rimouski.

pétrole s'additionneront donc en grande partie à ceux qui transitent déjà par le Québec.

Autre son de cloche, le Bureau de sécurité des transports (BST) indique que le pipeline ne serait pas nécessairement plus sécuritaire pour le transport du pétrole que le train. En effet, selon lui, le nombre d'incidents majeurs serait comparable. Le BST a également fait valoir que les risques liés au transport des hydrocarbures devaient être bien gérés, et ce, de façon proactive. Si nous nous fions aux commentaires de TransCanada devant le BAPE, nous pouvons nous interroger sur la « proactivité » de ce promoteur, car jusqu'à maintenant, cette compagnie semble plutôt réactive.

### **Acceptabilité sociale**

La CSN émet de sérieux doutes quant à l'acceptabilité sociale de ce projet au Québec. En fournissant des réponses incomplètes, en proposant un seul tracé et en ne démontrant aucun intérêt pour une transition énergétique, TransCanada n'arrivera pas à faire accepter ce projet et elle n'aura qu'elle-même à blâmer. D'ailleurs, nous abondons dans le même sens que certains experts de l'Institut national de santé publique du Québec et de l'Université du Québec à Rimouski, qui affirment que tout le processus entamé par TransCanada atteint un triple déficit, soit de crédibilité, de légitimité et de soutenabilité.

Même si la compagnie TransCanada a reconnu que plusieurs erreurs ont été commises par le passé et qu'elle s'engage à rétablir une bonne communication avec les parties prenantes du projet, il y a fort à parier que ces tentatives de rapprochements n'aboutiront pas. Les actes sont plus probants que les paroles. En refusant d'effectuer une étude d'impact, en apportant très peu de réponses et en mentionnant que la décision finale revenait à l'ONE, TransCanada a fait la preuve du peu de considération qu'elle a pour la population du Québec.

Pour la CSN, un projet de cette envergure ne peut être réalisé au Québec sans l'aval de la population. L'acceptabilité sociale est une condition non seulement nécessaire, mais essentielle à la réalisation d'un tel projet.



## **Conclusion**

Il est difficile de ne pas voir dans le projet de TransCanada une façon de permettre l'expansion des sables bitumineux albertains. Nous le savons, l'industrie pétrolière cherche une voie de sortie à ce pétrole hautement nocif pour l'environnement. Le gouvernement du Québec a les moyens de ne pas faire du territoire du Québec une voie de passage dont nous assumerions tous les risques, alors que d'autres empocheraient tous les bénéfices. C'est de l'intégrité du territoire du Québec dont il est question. La CSN demande au gouvernement du Québec de faire valoir sa souveraineté sur son territoire et d'adopter une politique encadrant le transport du pétrole et sa manutention tout en faisant pression sur le gouvernement fédéral pour qu'il adopte les mêmes règles.

Vous aurez compris que la CSN s'oppose à l'idée que le territoire québécois devienne une voie de passage pour le pétrole albertain, ne récoltant que les risques environnementaux associés aux modes de transport de cette ressource. À ce titre, le projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada n'est pas acceptable en raison des risques environnementaux qu'il fait encourir à l'ensemble de la population. Par conséquent, nous demandons au gouvernement du Québec de tout mettre en œuvre pour faire obstacle à ce projet.

Nous tenons également à souligner qu'il faut sortir de l'ère du pétrole et entamer une vraie transition énergétique. Certes, cette transition entre un modèle économique fondé sur les hydrocarbures et un modèle fondé sur les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique sera longue, et le pétrole et le gaz naturel seront utilisés pour encore quelques décennies, mais le Québec doit dès maintenant mettre en place une stratégie visant à réduire notre dépendance aux hydrocarbures, pour des raisons tant économiques qu'environnementales.