

ENBRIDGE LIGNE 9B



ENBRIDGE : UN BILAN SÉRIEUSEMENT INQUIÉTANT

Depuis 1999, la compagnie Enbridge est responsable de plus de 800 fuites et déversements. L'un d'entre eux constitue l'accident le plus important de l'histoire en sol nord-américain : celui de Marshall, au Michigan¹. En 2010, dans cette municipalité américaine, 3,5 millions de litres de pétrole ont été déversés directement dans la rivière Kalamazoo, et le nettoyage n'est toujours pas complété à l'heure actuelle².

Il faut ajouter qu'Enbridge n'est pas reconnue pour sa préoccupation en matière de prévention. En effet, l'an dernier, cette entreprise a enfreint la réglementation de l'Office national de l'énergie dans 117 de ses 125 stations de pompage, ne se conformant pas à des règles édictées depuis plus d'une décennie³. En ce qui a trait à la transparence, son dossier n'est pas meilleur. En novembre 2013, la ville de Terrebonne a été informée, en pleine séance du conseil municipal, qu'un déversement s'était produit à la station de pompage de son propre territoire deux ans et demi plus tôt, soit en mai 2011⁴. Plus récemment, avant même le dépôt des recommandations de la Commission parlementaire provinciale sur la ligne 9B, Enbridge disait n'avoir aucune obligation légale de s'y conformer⁵, ce qui est juste, mais qu'en est-il de son obligation morale ?

LE BITUME DILUÉ : LE PÉTROLE «NON CONVENTIONNEL» DES SABLES BITUMINEUX

Le pétrole issu des sables bitumineux, le bitume dilué, n'est pas du pétrole conventionnel. Il est plus toxique et plus nocif pour l'environnement. Contrairement au pétrole régulier, le bitume dilué coule dans l'eau au lieu de flotter, ce qui rend sa récupération beaucoup plus difficile. Il est mélangé à des produits chimiques, des solvants cancérigènes⁶, afin de le rendre plus fluide pour circuler dans un oléoduc. Lors d'un déversement de ce pétrole dans un cours d'eau, les solvants s'évaporent et laissent couler au fond une substance épaisse et visqueuse. Le raffinage du bitume dilué génère aussi un résidu à haute teneur en soufre, le «petcoke». Des montagnes de «petcoke», exposées au vent et à la pluie, s'accumulent sur les berges de la rivière de Détroit où du bitume dilué est raffiné⁷. Tout comme le charbon, le «petcoke» peut être brûlé, mais il émet plus de polluants atmosphériques nocifs pour la santé et jusqu'à 80 % plus de CO₂ !

Dans l'est de Montréal, la raffinerie Suncor prévoit construire sous peu un dispositif de cokéfaction qui lui permettrait de raffiner le bitume dilué de la ligne 9B.

***EN BREF : le bitume dilué n'est pas du pétrole conventionnel. Il est beaucoup plus toxique et dommageable pour l'environnement et la santé.
À quand les montagnes de «petcoke» sur les rives du Saint-Laurent ?***

1. <http://www.davidsuzuki.org/fr/blogues/la-science-en-action/2012/06/un-nouveau-jour-un-nouveau-deversement/>
2. <http://ici.radio-canada.ca/special/enquete/pipeline9B/>
3. <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/national/2013/05/07/001-enbridge-office-nation-energie-infractions.shtml>
4. <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/394889/terrebonne-critique-enbridge-et-quebec>
5. <http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/environnement/201312/04/01-4717695-les-elus-passent-aux-recommandations-auxquelles-enbridge-repete-ne-pas-etre-liee.php>
6. http://www.aqlpa.com/sites/default/files/publications-aqlpa/20130913_rapportpetrolelourd_aqlpa-greenpeace_sept2013-1.pdf
7. http://www.nytimes.com/2013/05/18/business/energy-environment/mountain-of-petroleum-coke-from-oil-sands-rises-in-detroit.html?_r=0

LA LIGNE 9B D'ENBRIDGE, CHEZ NOUS

UN PÉRIL POUR L'EAU POTABLE

La ligne 9B traverse plusieurs cours d'eau importants entre les villes de Sarnia, en Ontario, et Montréal. Parmi ceux-ci, cinq rivières québécoises se jettent dans le fleuve Saint-Laurent, soit la rivière des Outaouais, la Rouge, du Nord et, plus près des grands centres urbains, les rivières des Mille-Îles et des Prairies, dont les eaux rejoignent celles du fleuve à la pointe est de l'île de Montréal. Il existe de sérieuses inquiétudes quant à un possible déversement dans un de ces cours d'eau. C'est l'approvisionnement en eau potable de près de 3 millions de personnes de la grande communauté urbaine de Montréal qui est en cause, puisque leur eau provient de la station de pompage de l'est de Montréal. De plus, de nombreux citoyens des régions rurales situées sur le parcours de l'oléoduc s'approvisionnent en eau potable grâce à des puits artésiens. Cette source d'eau pourrait aussi être contaminée dans le cas d'une fuite de l'oléoduc, enfoui à 1,5 m sous terre. Le bitume dilué risquerait alors de migrer vers la nappe phréatique et deviendrait presque impossible à récupérer par la suite.

Y a-t-il des compromis à faire quand il s'agit de la qualité de l'eau potable ?

CONTRIBUER DAVANTAGE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Les changements climatiques ont des impacts significatifs et tangibles aux quatre coins de la planète⁸. Les scientifiques ont récemment confirmé que les gaz à effet de serre (GES) sont l'une des causes les plus importantes de ces modifications du climat. Le pétrole qui sera transporté par la ligne 9B proviendra des sables bitumineux de l'Alberta et il est bien connu que ce type d'exploitation du pétrole contribue grandement à l'augmentation de la production de GES. Chaque jour au Québec, 300 000 barils de pétrole transiteront par la ligne 9B, ce qui permettra aux compagnies pétrolières d'augmenter de 12 % la production des sables bitumineux, entraînant la production de 7,9 mégatonnes de nouvelles émissions de gaz à effet de serre (GES), soit l'équivalent de 1 650 000 voitures supplémentaires sur nos routes⁹. De 1990 à 2011, l'industrie des sables bitumineux a vu ses émanations de GES croître de 338 % alors que, pour la même période, les autres secteurs énergétiques ont plutôt connu une baisse de 3 %.

Peut-être aurons-nous besoin de pétrole pour quelques décennies encore, mais d'ici à ce que nous mettions fin à cette dépendance, il serait judicieux d'utiliser le pétrole le moins polluant possible. Le pétrole issu des sables bitumineux constitue alors un mauvais choix, puisque son extraction émet jusqu'à 102 % de plus de GES que celui provenant des sources conventionnelles¹⁰. De plus, si l'on considère l'ensemble de son cycle de vie (de l'extraction à la combustion), ce pétrole est en moyenne 17 % plus polluant en termes de GES que la moyenne des pétroles conventionnels.

***Les GES engendrent des impacts irréversibles ;
nous devons réduire nos émissions de façon importante.***

8. <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/404084/changementsclimatiques-le-point-de-non-retour-en-voie-d-etre-atteint>

9. <http://www.iris-recherche.qc.ca/wp-content/uploads/2013/09/Note-p%C3%A9trole-WEB-03.pdf>

10. <http://www.pennyhill.com/jmsfileseller/docs/R42537.pdf>

LA SANTÉ AU SECOND RANG

En plus de constituer une menace pour l'environnement, l'inversion de la ligne 9 B comporte des risques sanitaires importants. Un déversement de pétrole dilué en milieu habité produirait « un cocktail atmosphérique complexe de produits toxiques »¹¹ susceptible de causer des problèmes de santé graves chez les personnes exposées, notamment, des difficultés respiratoires, des maux de tête et des nausées à court terme et, à long terme, des troubles neurologiques et des cancers. L'exploitation des sables bitumineux est soupçonnée d'être à l'origine de taux anormalement élevés de cancers très rares dans les communautés autochtones vivant près des sites de cette industrie : des scientifiques ont noté la présence de toxines dans l'environnement et celles-ci contaminent la chaîne alimentaire.

La santé ne devrait-elle pas être une priorité ?

UNE MAUVAISE QUALITÉ DE L'AIR

Le raffinage du bitume dilué par les raffineries Suncor, à Montréal, et Valero, à Lévis, risque d'augmenter la pollution atmosphérique à l'origine de plusieurs maladies pulmonaires et respiratoires. La mauvaise qualité de l'air est déjà responsable de 1 500 décès chaque année dans la région de Montréal. La production, l'entreposage et la combustion industrielle accrue de « petcoke » au Québec affecteraient aussi la santé de la population. Selon l'Organisation mondiale de la santé, Montréal serait la deuxième ville canadienne avec la plus forte concentration de polluants dans l'air. Le raffinage du bitume dilué risque d'exacerber ces problèmes sanitaires dans l'est de la ville, où la population présente déjà le taux le plus élevé de maladies respiratoires de l'île de Montréal, notamment de l'asthme chez les jeunes enfants.

Le raffinage et la pollution découlant de l'inversion de la ligne 9B détérioreront considérablement la qualité de l'air. Est-ce vraiment ce que nous voulons ?

INTÉGRITÉ DU PIPELINE À HAUT RISQUE

La ligne 9B est un vieux pipeline, déjà âgé de près de 40 ans. Un expert a identifié des problèmes de corrosion et de fissures inquiétantes. Il recommande des tests hydrostatiques de base, soit de pomper de l'eau dans le pipeline pour tester la présence de fuites, mais Enbridge n'a pas l'intention d'accomplir ces tests et l'ONÉ n'a pas l'intention de l'y obliger. Il a été estimé qu'il y a un risque élevé de rupture après l'inversion de la ligne 9B, avec une probabilité de 90 % de chance de rupture au cours des cinq premières années après l'inversion.

De plus, l'ONÉ exige des programmes de gestion des situations d'urgence. Malgré une demande d'accès à l'information de la MRC de Vaudreuil-Soulanges — traversée par la ligne 9B —, Enbridge n'a pas partagé ses plans détaillés de mesures d'urgence pour les intervenants de première ligne de la MRC. Les municipalités ont demandé à Enbridge de les tenir informées des anomalies sur le pipeline et des produits qui vont y circuler, afin de mieux se préparer en cas de déversement (confinement, évacuation, etc.). Enbridge n'a toujours pas donné suite à ces demandes.

EN BREF : la ligne 9B est un vieux pipeline qui pourrait couler n'importe où et n'importe quand, et Enbridge ne semble pas prête à réagir de façon appropriée !

11. <https://p3-admin.greenpeace.org/canada/Global/canada/report/2013/09/ALQPA-Greenpeace-rapport-petrole.pdf>

QUELS AVANTAGES ÉCONOMIQUES ?

Le rapport de la firme Demke, embauchée par Enbridge, soutient que le projet générerait 20 millions de dollars par an au PIB du Québec et 140 millions de dollars en termes d'emplois par année sur 30 ans. Cette vision optimiste est tout à fait irréaliste compte tenu de la volatilité du marché des hydrocarbures et de l'impossibilité d'en connaître l'état dans 30 ans. Aussi, l'IRIS rapporte plutôt des retombées fiscales de l'ordre de 6,3 millions de dollars pour les emplois créés au Québec, ce qui équivaut à moins de 0,01 % des emplois créés entre 2012-2013¹².

Demke prétend aussi que le prix du pétrole de la West Texas Intermediate (WTI), transporté par la ligne 9B, sera inférieur à celui du pétrole importé de la mer du Nord (Brent), que nous consommons actuellement. Pourtant, la Coalition Équiterre et Stratégies Énergétiques soutiennent au contraire que le prix du baril de la WTI rejoindra celui du Brent lorsqu'il atteindra l'est du Canada, annulant *de facto* les économies promises. D'ailleurs, l'ONÉ elle-même « constate que les arguments en faveur de l'imposition de restrictions quant aux types de pétrole brut transportés par la canalisation sont contraires au principe de libre marché suivant lequel les parties choisissent librement les produits qui conviennent le mieux à leurs besoins »¹³.

EN BREF : la ligne 9B ne présente pas autant d'avantages économiques qu'on veut nous le faire croire, bénéfiques qui risquent d'être largement annulés par les conséquences des déversements qui ne manqueront pas de se produire.

12. Institut de recherche et d'information socio-économique, *Projet d'oléoduc de sables bitumineux « ligne 9b » : Le Québec à l'heure des choix*. Septembre 2013, <www.iris.qc.ca>.

13. Office national de l'énergie, *Motifs de décision, Pipelines Enbridge inc. OH-002-2013*, rendu public le 6 mars, 2014, <www.one.gc.ca>.