



Équité

Mémoire d'Équiterre

Nous devons refuser Énergie Est

Présenté à la Communauté métropolitaine de Montréal

par Équiterre

23 septembre 2015

SOMMAIRE EXECUTIF	2
1. AVANT-PROPOS	3
1.1 Présentation d'Équiterre	3
2. INTRODUCTION	6
3. LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES	8
3.1 Le Québec et la lutte aux changements climatiques	9
3.2 Développer ou non, de nouvelles infrastructures de pétrole là est la question	10
3.3 Auto et pétrole; la fin de l'histoire d'amour?	12
4. ENERGIE EST	14
4.1 Les sables bitumineux de l'Alberta, les GES et le Canada	14
4.2 L'impact des sables bitumineux sur les populations locales	15
4.3 Du pétrole pour nous ou pour l'exportation ?	15
4.4 Des pipelines ou des trains ?	17
4.5 L'avenir du développement énergétique ; renouvelable ou fossile?	19
4.6 Après la bulle immobilière, la bulle du carbone	20
5. CONCLUSION	21
6. RECOMMANDATIONS	22

SOMMAIRE EXECUTIF

Les changements climatiques demeurent un des défis les plus importants de notre ère. Nous en subissons déjà les effets, même chez nous. La province de Québec s'est engagée à réduire de 20 % les émissions de GES sous les niveaux de 1990 d'ici 2020. Ceci implique que nous devons réduire de 23 % notre consommation d'énergie fossile par rapport à l'énergie consommée aujourd'hui.

Le projet d'oléoduc Énergie Est ne comblera pas nos besoins en pétrole et sera voué à l'exportation. Notre consommation de pétrole diminue depuis plus d'une décennie, nous achetons de plus en plus de véhicules électriques, et nous consommons du pétrole en provenance des États-Unis en majorité. Alors que les raffineries de l'est du Canada reçoivent déjà un approvisionnement stable et régulier des États-Unis, sur le 1,1 million de barils qui circulerait dans l'oléoduc, seulement 122 000 seraient raffinés au Canada et essentiellement à la raffinerie d'Irving à Saint-John.

Le projet Énergie Est fera transiter un des pétroles les plus polluants de la planète, le pétrole lourd issu des sables bitumineux de l'Alberta. L'Alberta étant responsable de 73 % de toutes les augmentations de GES au Canada depuis 1990, cette industrie est la principale cause de l'augmentation des GES au Canada. En cas de déversement du pipeline, c'est l'approvisionnement en eau de millions de personnes qui sera compromis. Est-ce que cela vaut les quelques emplois créés pendant la construction?

La production des sables bitumineux prévoit tripler d'ici 2050. Les trains ne pourront jamais transporter de telles quantités projetées.

Pour toutes ces raisons, Équiterre demande à la CMM de rejeter le projet Énergie Est de TransCanada, car le projet n'est ni dans l'intérêt des Québécois ni dans l'intérêt de la grande région de Montréal. Si la CMM ne le rejette pas, qu'elle exige que soit conduit un « test climat ». Ceci permettra une évaluation rigoureuse des GES de ce projet, tant sur le territoire québécois qu'à l'extérieur de ses frontières.

1. AVANT-PROPOS

1.1 Présentation d'Équiterre

Équiterre s'est donné pour mission de contribuer à bâtir un mouvement de société en incitant citoyens, organisations et gouvernements à faire des choix écologiques, équitables et solidaires. Par son action, Équiterre veut porter l'attention sur les aspects fondamentaux de la vie. Manger, se transporter, habiter, jardiner et consommer : des besoins vitaux, mais aussi des moyens à la portée de chacun pour agir de façon responsable et changer le monde un geste à la fois. Équiterre propose des solutions concrètes par ses projets d'accompagnement, de sensibilisation et de recherche, afin de protéger la santé et l'environnement, de favoriser l'équité et la solidarité entre les citoyens et les peuples. L'organisation intervient également sur la scène publique et auprès des décideurs pour que les lois, règlements, politiques ou pratiques favorisent une société juste et durable.

Équiterre en quelques chiffres :

- 130 000 sympathisants
- 13 000 membres
- 64 000 adhérents sur Facebook
- 14 000 adhérents sur Twitter
- 40 employés
- 2 bureaux (Montréal et Québec)
- 6 groupes d'actions bénévoles (Gatineau, Montréal, Lanaudière, Mauricie, Estrie, Québec)

Très préoccupé par le phénomène des changements climatiques, Équiterre a développé au cours des années une expertise importante en matière de politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Il a rapidement identifié les choix de modes de transport et les pratiques d'aménagement du territoire comme les causes principales d'émissions de GES au Québec et a fait de la réduction de la consommation de pétrole une des solutions privilégiées permettant leur réduction. Steven Guilbeault, directeur principal d'Équiterre, a notamment assuré la présidence du comité sur les énergies renouvelables émergentes au ministère des Ressources naturelles (2009-2010) et a été membre du comité consultatif sur l'élaboration du Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020 (2010-2012) et co-préside le comité-conseil sur les changements climatiques du gouvernement du Québec depuis 2014. Monsieur Guilbeault a également assuré

la coprésidence du Réseau action climat international pendant 5 ans.

Depuis 2009, Équiterre a publié une série de rapports sur la dépendance aux énergies fossiles. Toujours avec la perspective de présenter des recommandations concrètes et innovantes sur les politiques publiques, *Libérer le Québec du pétrole d'ici 2030* a lancé la série, suivi de *Changer de direction* en 2010 portant sur l'aménagement et le transport des personnes. En 2013, un rapport sur la dépendance aux énergies fossiles en agriculture a vu le jour. Le transport des marchandises et l'élimination du mazout sont les prochains chantiers.

C'est pourquoi Équiterre s'intéresse aux questions de transports collectifs et actifs depuis une vingtaine d'années, notamment à travers la promotion du concept de cocktail transport dans le cadre de grandes campagnes de sensibilisation citoyenne telle « Je m'active dans mon quartier »¹. Équiterre œuvre également depuis quelques années, en partenariat avec d'autres organisations, telles Vivre en Ville et la Fondation David Suzuki, à la promotion de politiques publiques favorisant le développement accéléré des transports collectifs et à de meilleures pratiques d'aménagement du territoire. Équiterre fait la promotion de l'énergie éolienne depuis 2003, et la campagne contre les sables bitumineux bat son plein depuis 2008.

Au cours des cinq dernières années, Équiterre a mis au jeu, seul ou en partenariat, plusieurs documents portant sur les politiques publiques à mettre en place afin de viser l'adoption de meilleures pratiques en matière d'énergie². Nous en suggérons la lecture, que nous jugeons pertinente au présent exercice de consultation.

Équiterre est également un membre de *TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec*³, ainsi que membre fondateur et du comité directeur de *SWITCH, l'Alliance pour une économie verte au Québec*⁴. Ces deux regroupements cherchent également à bonifier les politiques publiques québécoises en faveur d'un virage vers la réduction de la consommation d'énergie et de pétrole, le déploiement accéléré des transports collectifs et la transformation durable et efficiente de l'économie québécoise.

¹ Pour en savoir davantage, consulter notre site web : www.equiterre.org/solution/je-mactive-dans-mon-quartier

² Pour consulter nos publications, rendez-vous sur notre site web : www.equiterre.org/choix-de-societe

³ Le site web de TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec : www.transitquebec.org

⁴ Le site web de SWITCH, l'Alliance pour une économie verte au Québec : www.allianceswitch.ca

Équiterre participe aux conférences des Nations Unies sur le climat depuis plus d’une décennie. L’organisation y joue un rôle d’analyste et fait pression sur les différentes parties prenantes afin de faire avancer au mieux les négociations internationales sur le climat. Équiterre a, en outre, joué un rôle d’expert-conseil pour la délégation québécoise lors de certaines rencontres de négociations.

Équiterre possède une solide expérience dans les processus d’évaluation environnementale. L’organisation a par ailleurs milité contre la centrale du Suroît en 2004⁵ et s’est prononcée pour la fermeture de Gentilly-2 (Gentilly-1 ne fonctionne plus depuis 1980). Équiterre a déposé plusieurs mémoires sur des projets éoliens au Québec depuis cinq ans. Finalement, ajoutons que le groupe a participé aux audiences du Bureau d’audiences publiques sur l’environnement (BAPE) sur la construction d’une usine d’engrais azotés à Bécancour en 2013.

Depuis 2008, Équiterre suit les projets de pipelines au Québec. Travaillant en coalition avec des groupes de partout en Amérique du Nord, Équiterre informe et mobilise les citoyens autour des enjeux de changements climatiques et de sécurité des pipelines au Québec.

⁵ Corriveau, Jeanne. « Un énorme ‘non’ à la centrale du Suroît ». *Le Devoir*, 2 février 2004. En ligne : <http://www.ledevoir.com/non-classe/46373/un-énorme-non-a-la-centrale-du-suroit>

2. INTRODUCTION

Équiterre tient d'abord à remercier la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour l'organisation de cette consultation publique sur le plus important projet de pipeline en Amérique du Nord, soit le projet Énergie Est de la société TransCanada. Nous déplorons toutefois que ladite compagnie ait décliné l'offre lui ayant été faite par la CMM de participer à ces consultations.

Au cours de ce mémoire, nous vous exposerons les nombreuses raisons qui justifient notre opposition soutenue au projet Énergie Est.

D'abord, quelques exemples des changements climatiques qui s'abattent déjà sur nous ainsi que des impacts potentiels à venir. Alors que la prise de conscience sur la réalité des changements climatiques est maintenant planétaire, à quelques exceptions près, nous devons rapidement accélérer le pas en matière de réductions des émissions de gaz à effet de serre (GES), d'autant plus que le Québec s'est fixé des cibles ambitieuses de réductions sur l'horizon 2030 et 2050.

Mais comment parler d'Énergie Est sans parler des sables bitumineux, l'une des pires formes de production de pétrole sur la planète, ainsi que les risques auprès des populations locales? D'autant plus que nous démontrerons comment ce projet ne vise pas à améliorer l'approvisionnement en pétrole au Québec ni à diminuer les prix de l'essence.

Ensuite, nous illustrons comment ce projet va à l'encontre des efforts du Québec et de ceux d'autres provinces, États et pays dans la lutte aux changements climatiques.

Nous aborderons également l'un des arguments les plus fallacieux de TransCanada et de ses supporteurs; « si vous n'acceptez pas le pipeline, il nous faudra alors transporter ce pétrole par train » jouant ainsi, de façon honteuse, sur les craintes des populations locales face au transport ferroviaire suite à l'accident de Lac-Mégantic.

Finalement, nous examinerons quelles sont les prévisions des grandes agences internationales à la fois en matière de développement du secteur des hydrocarbures ainsi que la place grandissante de la production d'énergies renouvelables dans le monde.

3. LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

The clear and present danger of climate change means we cannot burn our way to prosperity. We already rely too heavily on fossil fuels. We need to find a new, sustainable path to the future we want. We need a clean industrial revolution

Ban Ki-moon, Secrétaire général des Nations Unies

La question des changements climatiques est devenue l'un des enjeux les plus importants de notre temps. Il se passe rarement une journée sans qu'une nouvelle étude vienne nous rappeler les impacts que nous avons déjà commencé à subir.

Rappelons l'une des principales conclusions du dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), publié en 2014 : « Le réchauffement du système climatique est sans équivoque et, depuis les années 1950, beaucoup de changements observés sont sans précédent depuis des décennies voire des millénaires. L'atmosphère et l'océan se sont réchauffés, la couverture de neige et de glace a diminué, le niveau des mers s'est élevé et les concentrations des gaz à effet de serre ont augmenté. »⁶

Il existe de nombreux exemples du fait que nous sommes déjà entrés dans l'ère des changements climatiques et que les effets se font sentir ici même au Québec :

- Les inondations de la rivière Richelieu en 2011 ont généré des dommages estimés à 82 millions de dollars aux infrastructures publiques et ont endommagé plus de 2 500 résidences⁷;
- Selon Ouranos, les coûts de l'augmentation des températures sur la santé s'élèveront, au cours des cinquante prochaines années au Québec, à plus de 370 millions de dollars pour le gouvernement et à près de 33 milliards de dollars pour l'ensemble de la société⁸.

⁶ GIEC, Changements climatiques, 2013. Les éléments scientifiques, Résumé à l'intention des décideurs.

⁷ Ministère de la Sécurité publique. *Rapport d'évènement Inondations printanières Montérégie 2011*, 2013. En ligne : http://www.securitepublique.gouv.qc.ca/fileadmin/Documents/securite_civile/inondations_monteregie_2011/rapport_evenement_inondations_monteregie.pdf.

⁸ Larrivée, C., N. Sinclair Désgagné, L. Da Silva, J.P. Revéret, C. Desjarlais. *Évaluation des impacts des changements climatiques et de leurs coûts pour le Québec et l'État québécois*, rapport d'étude, Ouranos, 2015. En ligne : http://www.ouranos.ca/media/publication/373_RapportLarrivAe2015.pdf.

- La Californie subit, depuis quatre ans, l'une des pires sécheresses de son histoire dont les coûts, en 2015 seulement, s'élèveront à 2,7 milliards de dollars et 21 000 pertes d'emplois⁹

3.1 Le Québec et la lutte aux changements climatiques

Le Québec s'est engagé dans la voie de la lutte aux changements climatiques depuis déjà plus d'une décennie. En 2006, le ministre de l'Environnement de l'époque, feu Claude Bécharde, présente l'objectif de réduire les émissions de GES de 6 % sous les niveaux de 1990 pour l'année 2012. Cet engagement s'accompagnera d'un plan d'action visant notamment l'établissement d'une redevance sur les hydrocarbures (communément appelée « taxe carbone ») permettant de récolter environ 250 millions de dollars pour le Fonds vert, ce même fonds servant à financer des mesures de lutte aux changements climatiques ainsi que d'adaptation au Québec. L'objectif du Québec en 2012 sera non seulement atteint, mais sera même dépassé puisque nous étions 8 % sous les niveaux de 1990 en 2012.

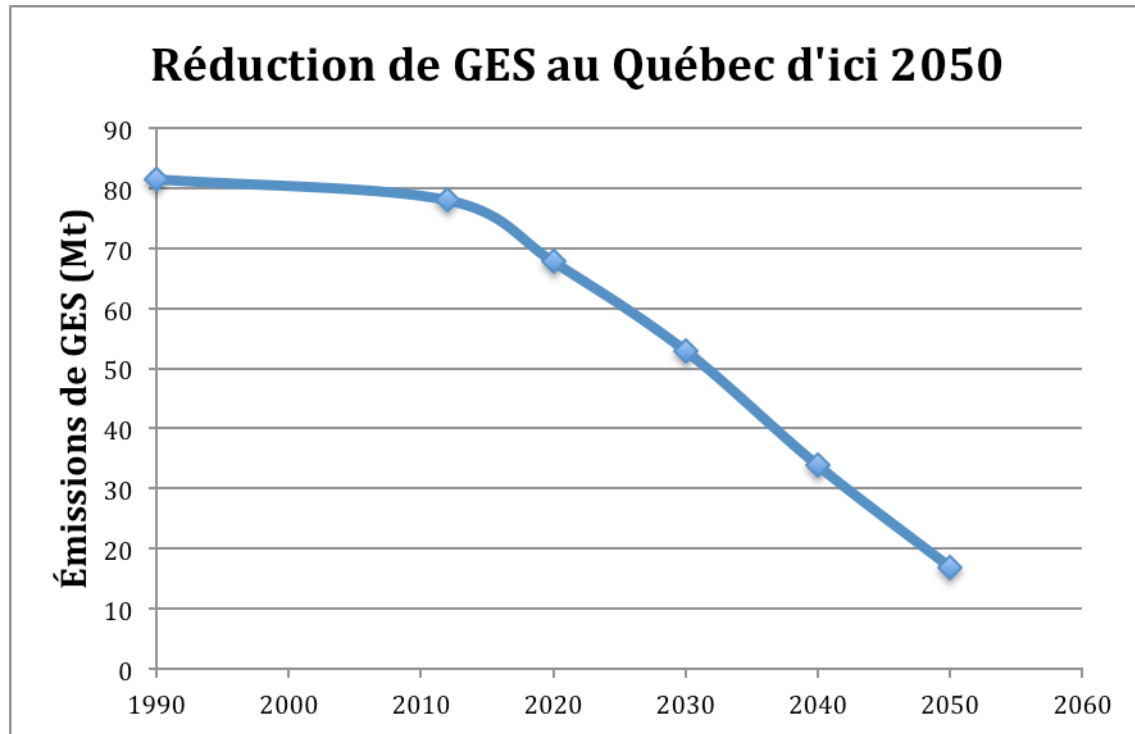
Le Québec a également fixé une cible de réduction sur l'horizon 2020 de 20 % sous les niveaux de 1990. Pour y arriver, il a mis en place le mécanisme de la bourse du carbone conjointement avec la Californie. L'Ontario a annoncé en avril 2015 qu'il allait également se joindre à cette initiative. L'État de Washington travaille également à mettre en place un tel système.

En juillet dernier, le Québec adhère au Protocole d'accord sur le leadership climatique mondial, aussi appelé « Under 2 Memorandum of Understanding » (Under 2 MOU). Ce protocole vise à limiter l'augmentation de la température planétaire moyenne sous la barre des 2 °C, comme le suggère la science. Cela implique des réductions de GES de l'ordre de 80 % à 95 % sur l'horizon 2050.

Le 17 septembre dernier, le gouvernement du Québec a annoncé une consultation publique en vue de l'adoption d'une cible sur l'horizon 2030 en préparation de la Conférence de Paris. Les trois cibles à l'étude sont 35 % des réductions d'ici 2030 sous 1990, 37.5 % et 40 % tout en précisant que Québec proposait

⁹ RICE Doyle. « California drought cost is 2.7 billion in 2015 ». *USA Today*, 19 août 2015. En ligne : <http://www.usatoday.com/story/weather/2015/08/19/california-drought-cost-27-billion-2015/32007967/>

comme cible 37.5 %¹⁰. Le tableau ci-dessous résume les engagements du Québec d'ici 2050.



3.2 Développer ou non, de nouvelles infrastructures de pétrole là est la question

Selon les données du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles du Québec, la consommation de pétrole a diminué au Québec. La consommation en 2011 est inférieure à ce qu'elle était en 2001¹¹. De plus, plusieurs agences internationales, telle l'Agence internationale de l'énergie, estiment que cette tendance va se poursuivre au cours des prochaines années dans les pays industrialisés. « ... *oil demand among OECD countries is expected to decline over the outlook period, driven mostly by government policies on fuel efficiency...* »¹²

Le Québec n'est pas le seul endroit où cette tendance s'observe puisque l'on constate le même phénomène chez nos voisins du Sud où la consommation de pétrole a stagné et même diminué depuis 10 ans (voir le

¹⁰ Bureau des changements climatiques du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. *Cible de réduction d'émission de gaz à effet de serre du Québec pour 2030*. En ligne :

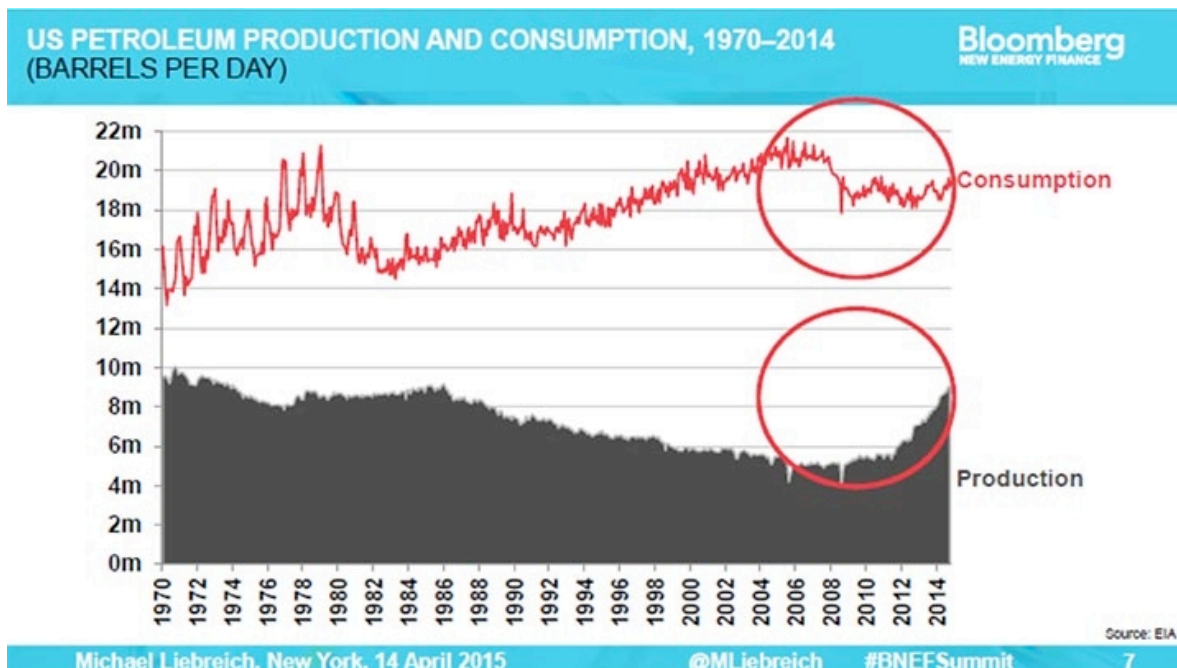
<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/consultations/cible2030/consultationPost2020.pdf>

¹¹ Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles. *Consommation de produits pétroliers énergétiques*. En ligne :

<http://www.mern.gouv.qc.ca/energie/statistiques/statistiques-consommation-petroliers.jsp>

¹² Agence internationale de l'énergie. « Oil ». En ligne : <http://www.iea.org/aboutus/faqs/oil/>

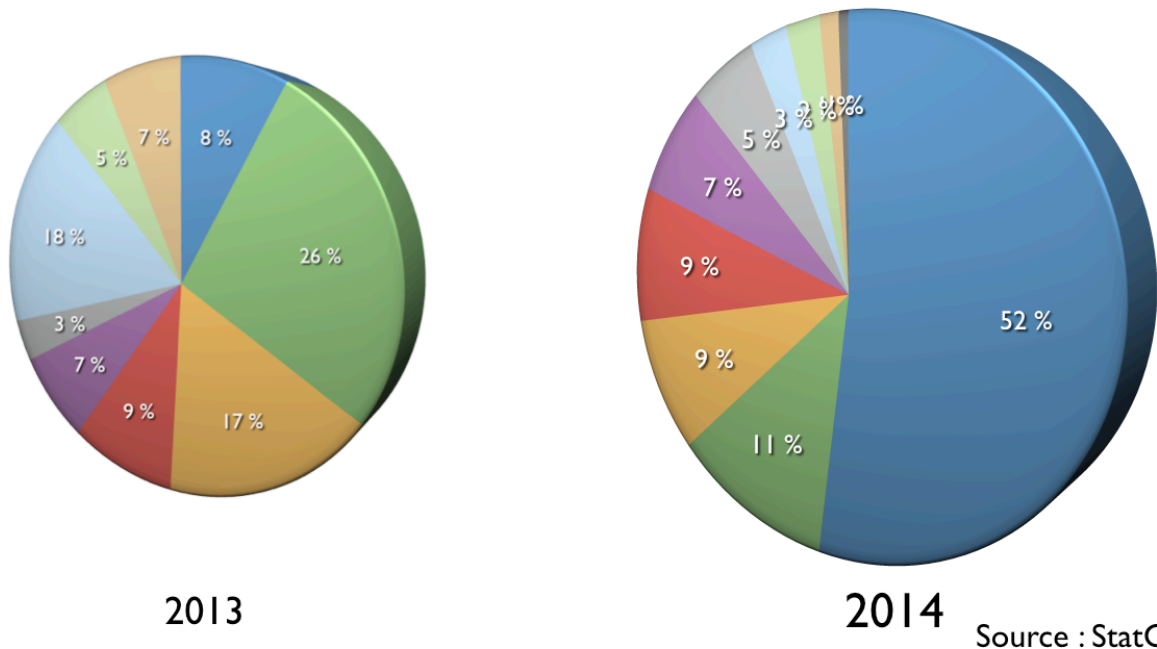
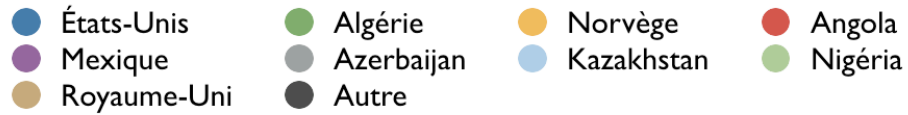
graphique ci-bas)¹³.



Au-delà de notre demande pour le pétrole qui diminue, la provenance du pétrole au Québec a également changé de façon importante. Ainsi, le pétrole des États-Unis, qui ne représentait que 8 % de notre approvisionnement en 2013, représentait 52 % en 2014 et les données disponibles pour 2015 semblent indiquer que cette tendance s'est encore accentuée.

¹³ LAMDBERG Reed. « Big Oil Is About to Lose Control of the Auto Industry ». *Bloomberg*, 16 avril 2015. En ligne : <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-04-16/big-oil-is-about-to-lose-control-of-the-auto-industry>

Importations de pétrole (mètres cubes)



L'argument fallacieux d'accepter le pétrole de l'Alberta plutôt que celui de pays « où règne les talibans » perd donc de son attraction.

3.3 Auto et pétrole; la fin de l'histoire d'amour?

Plusieurs raisons sont invoquées pour expliquer la fin de la lune de miel entre la voiture et le pétrole. C'est d'ailleurs de cette rupture à laquelle fait référence l'un des plus récents articles de *Bloomberg New Energy Finance*¹⁴.

¹⁴ Idem.

Nous expliquons ce phénomène d'abord par la consommation de pétrole qui plafonne dans la majorité des pays industrialisés depuis une décennie et diminue même dans certains pays comme aux États-Unis et au Québec comme nous l'avons déjà vu. Certains pourraient être tentés d'invoquer la crise financière comme raison, mais 1) le plafonnement de la demande a précédé la crise et 2) malgré la reprise économique et les faibles cours du pétrole, il ne semble pas y avoir d'augmentation de la demande en vue. De fait, nous sommes en surabondance d'énergie à faible coût dans le secteur de transports; que ce soit le pétrole, le gaz naturel et ici au Québec, l'électricité.

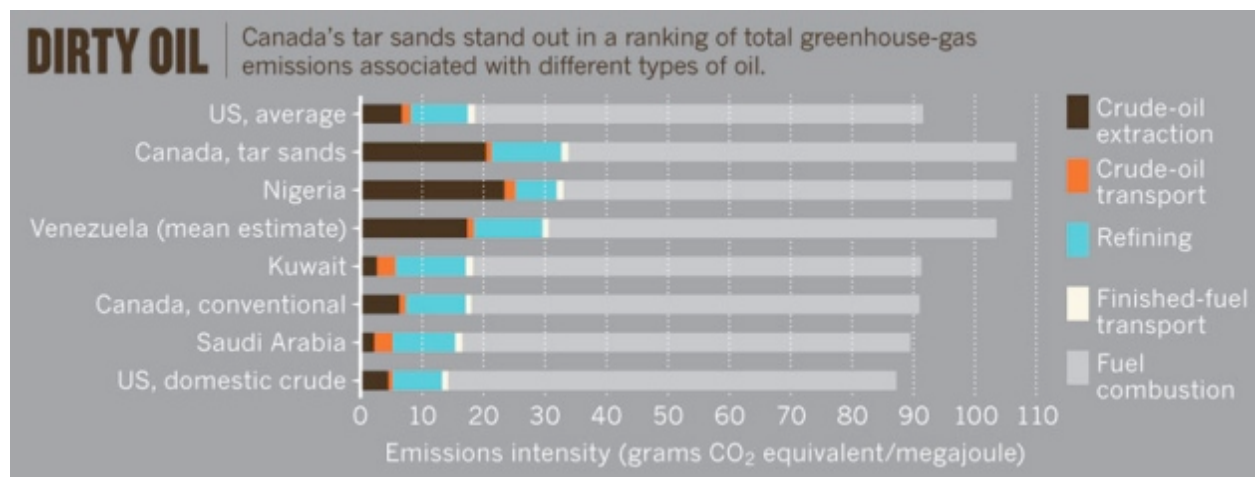
Ensuite, les ventes de voitures électriques ont quintuplé depuis 2011. Vous pourriez être tenté de dire « Oui, mais cinq fois plus de pas grand-chose ça fait toujours pas grand-chose »... Il est vrai qu'en 2014, le parc mondial de véhicules électriques ne représentait que 0,5 % de la flotte mondiale, toutefois, la baisse rapide du coût des batteries et leur capacité de plus en plus importante sont en train de changer la donne. Par exemple, au Québec on constate que le nombre de voitures électriques sur nos routes double d'année en année. Le Québec est d'ailleurs un terrain très fertile, puisque 40 % des véhicules électriques et hybrides branchables vendus au pays le sont ici, alors que nous ne comptons que 23 % de la population.

En Norvège, près d'une voiture vendue sur cinq est électrique (ou hybride branchable). De quoi faire mentir ceux qui estiment que la voiture électrique n'est pas faite pour un climat comme le nôtre... La Norvège n'est pas exactement l'idée qu'on se fait d'une destination soleil!

4. ÉNERGIE EST

4.1 Les sables bitumineux de l'Alberta, les GES et le Canada

L'exploitation des sables bitumineux en Alberta constitue actuellement un des plus graves problèmes environnementaux de la planète puisqu'il s'agit du pétrole avec la plus forte empreinte carbone (voir graphique ci-dessous). La Directive européenne sur la qualité des carburants a accordé une « valeur d'intensité » en gaz à effet de serre au pétrole issu des sables bitumineux de 22 % supérieure à celle des bruts conventionnels. Alors que le niveau de production actuel engendre déjà des impacts colossaux sur l'eau, la forêt et le climat, compagnies privées et gouvernements cherchent à tripler la production actuelle d'ici 2050.



Source : TOLLEFSON Jeff. « Climate science : A line in the sands ». *Nature*, 7 août 2013. En ligne : <http://www.nature.com/news/climate-science-a-line-in-the-sands-1.13515>

De plus, bien que nous pouvons être fiers des efforts que le Québec et d'autres provinces comme l'Ontario et la Colombie-Britannique ont faits en matière de réduction des GES, tous ces efforts sont hélas annulés par l'augmentation des émissions de GES des sables bitumineux de l'Alberta. En effet, l'Alberta est responsable de 73 % de toutes les augmentations de GES au Canada depuis 1990 et l'on prévoit que la presque totalité de l'augmentation des GES au Canada entre 2005 et 2020 sera attribuable aux sables bitumineux¹⁵.

¹⁵ Pembina Institute. *Climate Impacts*. En ligne : <http://www.pembina.org/oil-sands/os101/climate>

4.2 L'impact des sables bitumineux sur les populations locales

Les risques de déversement sont importants; le nombre de fuites dans les pipelines au Canada a triplé depuis 10 ans¹⁶. Par ailleurs, deux dénonciateurs, Mike Klink et Evan Vokes, ont présenté des plaintes sur les matériaux et la qualité des travaux effectués par la compagnie TransCanada. Mike Klink, inspecteur chez Bechtel, est un entrepreneur qui a travaillé sur le pipeline Keystone. Il indique que la qualité de l'acier utilisé était inférieure, que la compagnie falsifiait des tests de sécurité et que certaines installations étaient situées sur des terrains inappropriés, par exemple sur des zones humides¹⁷. Evan Vokes, ancien ingénieur chez TransCanada, ajoute que la compagnie n'adhérait pas à certains règlements de soudage de l'Office national de l'énergie¹⁸.

Le Québec recevra peu d'avantages de ce projet, alors que les emplois créés le seront pendant la phase de construction¹⁹. Les bénéfices économiques à long terme pour la province s'avèrent ainsi marginaux. Et en cas de déversement, c'est l'approvisionnement en eau de millions de personnes qui sera compromis.

4.3 Du pétrole pour nous ou pour l'exportation ?

L'essentiel du 1,1 million de barils de brut transportés chaque jour par l'oléoduc Énergie Est serait exporté non raffiné. C'est effectivement ce qui ressort d'un rapport intitulé *L'Oléoduc Énergie Est de TransCanada : Un projet voué à l'exportation qui n'apporte rien à l'économie nationale*²⁰. Celui-ci confirme que les raffineries de l'est du Canada ne traiteraient qu'une faible proportion du brut d'Énergie Est, puisqu'elles s'approvisionnent déjà à deux sources nord-américaines, et qu'une troisième viendra bientôt s'ajouter à celles-ci.

Le rapport montre que, mises ensemble, les raffineries situées sur le parcours de l'oléoduc Énergie Est ont une

¹⁶ PEREIRA, Michael. « Pipeline map : Have there been any incidents near you ? » *CBC News*, 22 octobre 2013. En ligne : <http://www.cbc.ca/news2/interactives/pipeline-incidents/>

¹⁷ KLINK Mike. « Mike Klink : Keystone XL pipeline not safe ». *JournalStar*, 31 décembre 2011. En ligne : http://journalstar.com/news/opinion/editorial/columnists/mike-klink-keystone-xl-pipeline-not-safe/article_4b713d36-42fc-5065-a370-f7b371cb1ece.html

¹⁸ RUSNELL Charles et Timothy SAWA. « Whistleblower forced investigation of TransCanada Pipelines ». *CBC News*, 17 octobre 2012. En ligne : <http://www.cbc.ca/news/canada/whistleblower-forced-investigation-of-transcanada-pipelines-1.1146204>

¹⁹ The Goodman Group et collab. *Transport et traitement du pétrole brut des sables bitumineux au Québec : enjeux économiques*, janvier 2014. En ligne : <http://www.equiterre.org/publication/transport-et-traitement-du-petrole-brut-des-sables-bitumineux-au-quebec-enjeux-economiqu>

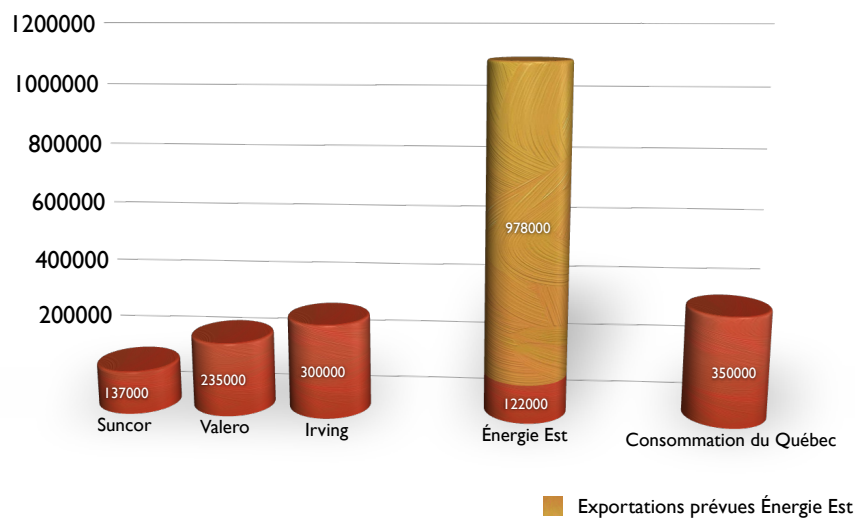
²⁰ Le Conseil des Canadiens, Ecology Action Centre, Environmental Defence, Équiterre. *L'Oléoduc Énergie Est de TransCanada : Un projet voué à l'exportation qui n'apporte rien à l'économie nationale*. En ligne : <http://www.equiterre.org/publication/oleoduc-dexportation-energie-est-de-transcanada-%E2%80%A8un-projet-qui-rapporte-peu-aux-canadie>

capacité de traitement de 672 000 barils de brut par jour. Une grande partie de ces besoins sont déjà comblés par le pétrole en provenance du Canada atlantique et des États-Unis. De plus, la canalisation 9 d'Enbridge viendra bientôt s'ajouter à ces sources d'approvisionnement. Le rapport se fonde sur de l'information rendue publique par TransCanada ainsi que sur d'autres renseignements émanant de l'industrie, de rapports gouvernementaux et de documents légaux.

Étant donné que la plus importante portion du pipeline se trouverait au Québec, les Québécois devraient assumer un grand risque. Mais que gagneraient-ils en retour?

Le rapport conclue que, du 1,1 million de barils qui circulerait dans le pipeline, seulement 122 000 seraient raffinés au Canada et essentiellement à la raffinerie d'Irving à Saint-John (voir graphique ci-dessous)²¹, donc seulement 12 % du pétrole transporté par Énergie Est serait utilisé au Canada et le reste évidemment exporté.

Capacités et utilisation de pétrole (barils par jour)



4.4 Des pipelines ou des trains ?

Combien de fois avons-nous entendu des représentants de TransCanada, ou leurs supporters, affirmer que « dire non au pipeline c'est dire oui à plus de trains dans nos communautés » ? Cette information se retrouve d'ailleurs sur le site du projet Énergie Est²². Ainsi, il semble que ce soit l'un des éléments retenus par la compagnie TransCanada dans la proposition que la multinationale des relations publiques, Edelman, lui ait faite. Cette stratégie avait d'ailleurs fait les manchettes puisqu'elle proposait de mettre de l'avant plusieurs stratégies douteuses. Par exemple, il était proposé de fabriquer, de toutes pièces, un mouvement de la base en faveur du projet, tout comme elle visait personnellement certaines personnes, dont le porte-parole d'Équiterre, Steven Guilbeault²³.

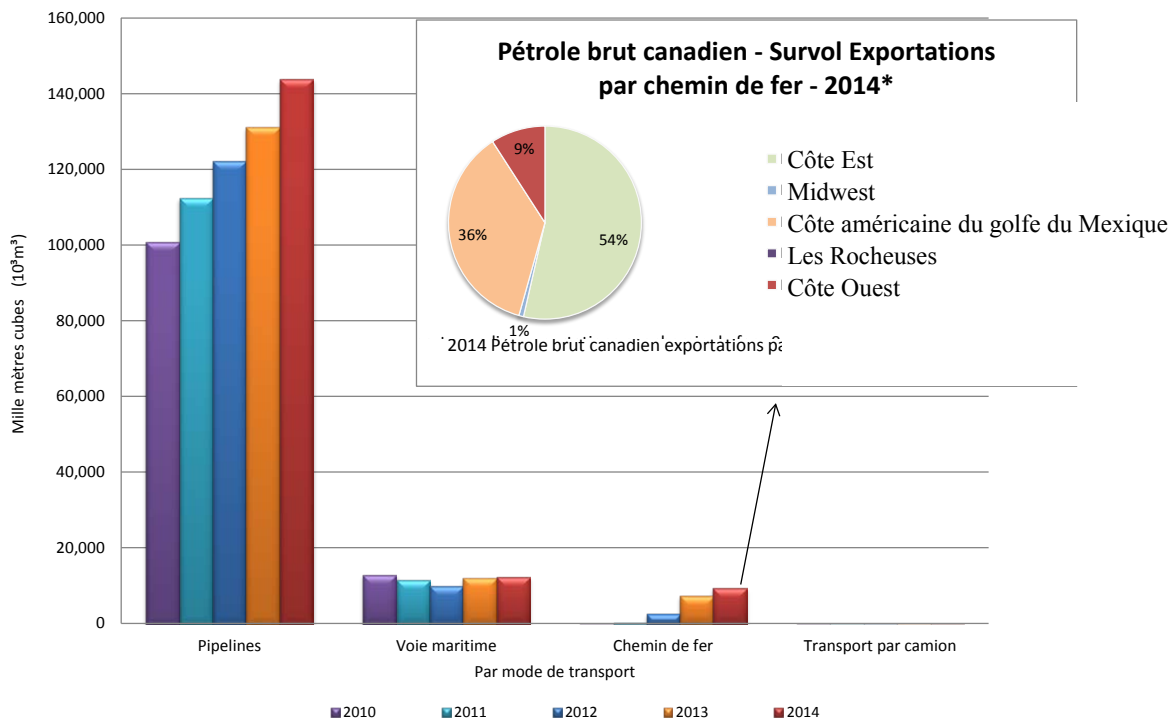
Il est déplorable que TransCanada utilise, de façon honteuse, la tragédie de Lac-Mégantic pour faire mousser son projet... Surtout que cette idée que si le pétrole ne passe pas par le pipeline, il passera pas trains relève du mensonge pur et simple.

Comme le graphique suivant l'illustre bien, les trains ne peuvent transporter qu'une petite fraction du pétrole qui serait transporté par le pipeline.

²² TransCanada. Oléoduc Énergie Est. *Idées Recues et Vérités*. En ligne : <http://www.oleoducenergieest.com/quelques-faits/idees-recues-et-verites/>

²³ SHIELDS Alexandre. « Comment vendre un pipeline aux Québécois ». *Le Devoir*, 18 novembre 2014. En ligne : <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/424197/comment-vendre-un-pipeline-aux-quebecois>

Exportations de pétrole brut canadien par mode de transport - Synthèse des tendances sur 5 ans



Or, non seulement le rail ne peut que transporter qu'une fraction du pétrole des pipelines, il le fait également à des coûts beaucoup plus élevés.

Selon l'Association des producteurs de pétrole du Canada : « *At this time, the availability of rail track does not present a constraint on capacity for moving oil by rail. However, as the demand for this mode of transportation grows, the availability of track might form a constraint since CN and CP have to share traffic time on their own and other railway company owned tracks. In addition, there is competition with the movement of other commodities for track time* »²⁴.

L'Office national de l'énergie estime que « Les coûts du transport ferroviaire sont en gros le double ou le triple des droits pipeliniers ».²⁵

²⁴ Canadian Association of Petroleum Producers. *Transporting Crude Oil by Rail in Canada*, mars 2014. En ligne : <http://www.capp.ca/~media/capp/customer-portal/documents/242427.pdf>

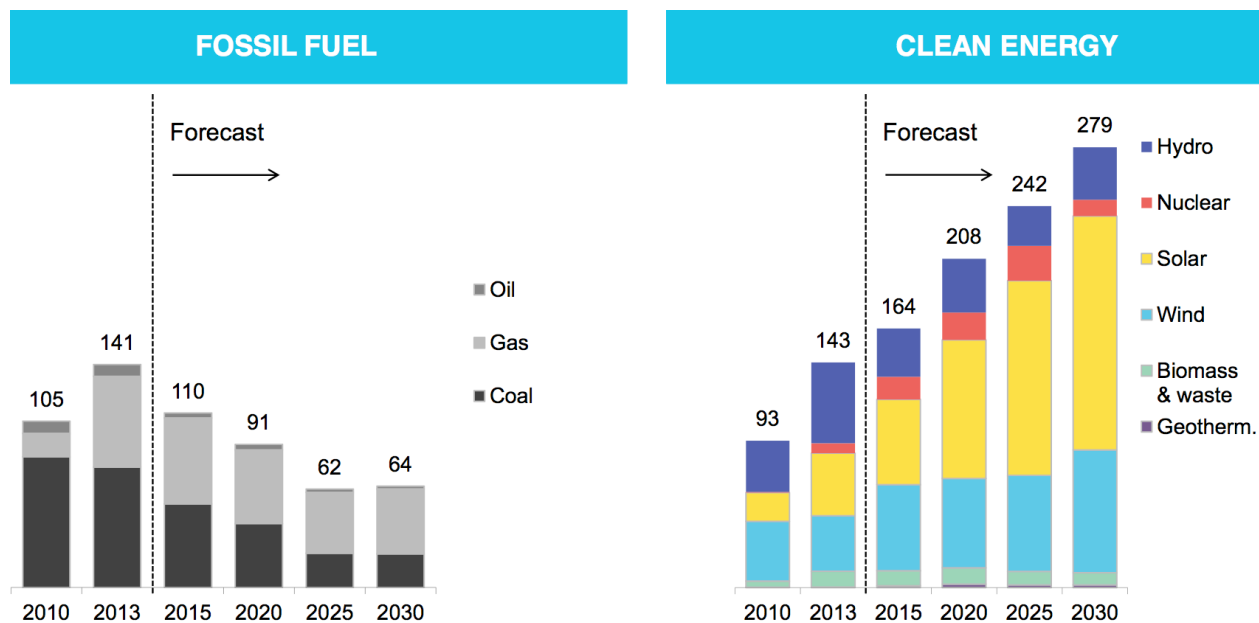
²⁵ Office nationale de l'énergie. *Le réseau pipelinier du Canada : Évaluation du marché de l'énergie*, avril 2014. En ligne : <https://www.nel-one.gc.ca/nrg/ntgrtd/trnsprttn/2014/2014trnsprttntsssmnt-fra.pdf>

4.5 L'avenir du développement énergétique ; renouvelable ou fossile?

Nous avons déjà abordé la question de la diminution passée de notre consommation de pétrole, mais que nous réserve l'avenir ?

Encore une fois, l'agence Bloomberg nous offre un aperçu des changements qui s'opèrent dans le monde de l'énergie. En avril dernier, l'agence titrait ainsi l'état de la situation : «*Fossil Fuels Just Lost the Race Against Renewables. This is the beginning of the end*». ²⁶ Difficile d'être plus clair !

Selon les données de l'agence, les énergies renouvelables ont dépassé les combustibles fossiles dans la production d'énergie depuis 2013 et prévoit que la production d'énergies fossiles va diminuer de moitié d'ici 2030 alors que celles des renouvelables va doubler.



Source : Bloomberg

²⁶ RANDALL Tom. « Fossil Fuels Just Lost the Race Against Renewables », *Bloomberg*, 14 avril 2015. En ligne : <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-04-14/fossil-fuels-just-lost-the-race-against-renewables>

D'un simple point de vue économique, il appert que continuer d'investir dans de nouvelles infrastructures de combustibles fossiles constitue une bien mauvaise stratégie.

4.6 Après la bulle immobilière, la bulle du carbone

La Banque d'Angleterre, dirigée par le Canadien Mark Carney, en a surpris plus d'un en mars dernier en publiant un rapport sur les risques financiers liés aux investissements dans les combustibles fossiles²⁷. Dans la mesure où la valeur d'une entreprise pétrolière (idem pour le charbon ou le gaz naturel) est en grande partie déterminée par ses réserves prouvées de pétrole et que, dans un monde où l'on se préoccupe de plus en plus de changements climatiques et où les énergies renouvelables prennent de plus en plus de place, ce qui constitue un actif pour ces entreprises pourrait rapidement devenir un « passif ». Bienvenue dans le monde de la bulle du carbone !

Outre ces risques, certaines des plus grandes agences mondiales ayant financé le développement des combustibles fossiles tels la Banque mondiale ou le Fonds monétaire international font aujourd'hui campagne pour la fin des subventions aux combustibles fossiles et pour la réduction des émissions de GES²⁸.

²⁷ CARRINGTON Damian. « Banf of England warns of huge financial risk from fossil fuel investments », *The Guardian*, 3 mars 2015. En ligne : <http://www.theguardian.com/environment/2015/mar/03/bank-of-england-warns-of-financial-risk-from-fossil-fuel-investments>

²⁸ Voir entre autres : <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/enviro.htm> et <http://www.worldbank.org/en/topic/climatechange/publication/turn-down-the-heat>

5. CONCLUSION

Selon le *Harvard Business Review*, «*The 21st Century Economy Will Be Urban, High Tech, and Green*»²⁹. Or, nous croyons qu'au-delà de l'économie, c'est l'ensemble de notre société qui doit prendre un virage vers des villes plus durables et l'utilisation de technologies ayant une empreinte environnementale de plus en plus faible.

Pour Équiterre, le Québec doit réduire sa consommation totale d'énergie en commençant par les énergies fossiles. À ce titre, la cible du gouvernement qui est de réduire de 20 % les émissions de GES sous les niveaux de 1990 d'ici 2020 implique que nous devons réduire de 23 % notre consommation d'énergie fossile par rapport à l'énergie consommée aujourd'hui³⁰. Le gouvernement de Jean Charest s'était également engagé à réduire de 30 % d'ici 2020 et de 60 % la consommation de pétrole au Québec d'ici 2030 par rapport au niveau de 2009. La réalisation de cet engagement représenterait des économies de 4,2 milliards de litres de pétrole, 4 milliards de dollars et 9,8 millions de tonnes de gaz à effet de serre³¹.

Énergie Est constitue un énorme pas dans la mauvaise direction et nous ne sommes d'ailleurs pas les seuls à le penser ; un rapport commandé en 2013 par le gouvernement de Kathleen Wynne estime que les risques pour l'Ontario et la population ontarienne dépassent de beaucoup les bénéfices, tant d'un point de vue économique que social et environnemental³². Il est difficile de voir comment il pourrait en être autrement pour le Québec.

Ce rapport devrait aussi servir de mise en garde aux politiciens fédéraux et autres supporteurs d'Énergie Est qui estiment que ce projet est dans l'intérêt de l'est du Canada; manifestement, pour la Commission de l'énergie de l'Ontario, tel n'est pas le cas.

²⁹ STEFFEN Alex. « The 21st Century Economy Will Be Urban, High Tech, and Green ». *Harvard Business Review*, 22 avril 2013. En ligne : <https://hbr.org/2013/04/the-21st-century-economy-will/>

³⁰ Document de consultation. Commission enjeux énergétiques du Québec. 2013.

³¹ Équiterre et Vivre en ville. *Changer de direction*, 2001. En ligne : <http://www.equiterre.org/publication/changer-de-direction-chantier-enamenagement-du-territoire-et-transport-des-personnes>

³² Ontario Energy Board. *Giving a voice to ontarians on Energy East*. Août 2015. En ligne : http://www.ontarioenergyboard.ca/html/oebenergyeast/documents/report_to_minister/energyeast_report_to_minister_EN.pdf

6. RECOMMANDATIONS

1. Que ce soit pour des raisons sociales, environnementales ou économiques, nous croyons avoir fait la démonstration que le projet Énergie Est n'est ni dans l'intérêt du Québec, ni dans l'intérêt de la grande région de Montréal. **Nous recommandons donc à la CMM de rejeter le projet.**

2. Dans l'éventualité où la CMM décide de ne pas rejeter le projet, **nous recommandons que soit conduit un «test climat» sur Énergie Est.**³³ Il s'agit d'une évaluation de l'ensemble des émissions de GES de serre d'un projet. C'est l'approche qu'a utilisée l'administration Obama pour étudier le projet de pipeline Keystone XL, ce test serait un moyen d'évaluer de manière rigoureuse les émissions de GES d'Énergie Est, tant sur le territoire québécois qu'à l'extérieur des frontières.

³³ Équiterre. *Pour une évaluation des impacts sur le climat* présenté à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des Consultations particulières et auditions publiques sur le Livre vert intitulé « Moderniser le régime d'autorisation environnementale de la Loi sur la qualité de l'environnement », 2 septembre 2015. En ligne : http://www.equiterre.org/sites/fichiers/pour_une_evaluation_des_impacts_sur_le_climat.pdf