



CONSEIL RÉGIONAL
**ENVIRONNEMENT
MONTREAL**

concertation
PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
représentation
ÎLE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
sensibilisation
MONTREAL
projets-action



Mémoire sur le projet d'oléoduc Énergie- Est de TransCanada

Présenté à
La Commission sur l'environnement de la
Communauté métropolitaine de Montréal

**« Vers une métropole
écoresponsable et leader du
climat »**

Le 22 septembre 2015

cremtl.qc.ca



Conseil régional de l'environnement de Mo

Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest
Bureau 300
Montréal (Qc) H2X 3V4
Tél. : 514-842-2890
Télec. : 514-842-6513
info@cremtl.qc.ca
www.cremtl.qc.ca

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

Suivez-nous !



www.cremtl.qc.ca



Bulletin Envîle Express



@cremtl



Conseil régional de l'environnement de Montréal

Rédaction :

Coralie Deny, directrice générale

Félix Gravel, responsable des campagnes transport, GES et aménagement du territoire

Myriam Morissette, conseillère en politiques

Table des matières

Introduction	4
Oléoduc Énergie-Est de TransCanada : des risques importants et une finalité contraire à la réduction des émissions de GES	4
Commentaires sur le processus de consultation	5
Sur la forme	5
Sur le fond	5
Les impacts environnementaux de l'oléoduc Énergie-Est sur le territoire	6
De la Communauté métropolitaine de Montréal	6
De l'Agglomération de Montréal	8
Cohérence avec les politiques	9
Au-delà des impacts locaux et régionaux de l'oléoduc Énergie-Est	11
Le poids des sables bitumineux dans l'inventaire GES du Canada	11
Les sables bitumineux et le climat	12
Au Québec, la Loi sur le développement durable	14
Une avenue porteuse : la réduction de la consommation de pétrole	15
Des retombées économiques certainement moindres que prévues	15
Les bénéfices économiques de la réduction de la consommation de pétrole	16
Des grands principes à respecter en tout temps	18
Se doter d'un plan de réduction des émissions de GES fédéral	18
Recommandations du CRE-Montréal	19
S'opposer au passage de l'oléoduc sur son territoire	19
Articuler des demandes encourageant la proactivité du gouvernement fédéral dans les dossiers environnementaux	19
Références	21

Oléoduc Énergie-Est de TransCanada

Des risques importants et une finalité contraire à la réduction des émissions des GES

Pour le CRE-Montréal, le projet Énergie Est soulève des préoccupations environnementales sérieuses au niveau du territoire métropolitain et bien entendu montréalais. Les traversées de rivières de l'oléoduc poseraient des risques majeurs au niveau de l'approvisionnement en eau potable de plusieurs municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Cela serait notamment le cas de la Ville de Montréal. Un déversement en rivière aurait aussi des impacts sur les milieux naturels, les milieux humides et des habitats fauniques et aquatiques. Le tracé concerne des corridors forestiers métropolitains et, sur l'île de Montréal, traverserait un écoterritoire dans lequel se trouve un ruisseau reconnu comme étant d'intérêt écologique.

D'un point de vue global, le projet ne peut être dissocié de sa raison d'être, soit la production et la distribution de pétrole issu des sables bitumineux, et de son objectif d'acheminer cette ressource vers les marchés continentaux et mondiaux. Accepter que soit construit cet oléoduc est une forme d'approbation de l'idée d'augmenter la production de pétrole des sables bitumineux, pourtant responsables de la majorité de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada et soulevant en plus des enjeux majeurs, par exemple concernant la protection de l'eau.

Pour ces raisons, le CRE-Montréal recommande à la CMM de s'opposer au passage de l'oléoduc sur son territoire dans une perspective holistique; de lutte aux changements climatiques; de minimisation des risques locaux pour l'environnement et pour les collectivités; ainsi que de cohérence avec les orientations politiques de la région métropolitaine de Montréal et du Québec exprimées, notamment, à travers la Loi sur le développement durable du Québec, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de l'agglomération de Montréal et le Plan de l'Eau de la Ville de Montréal.

L'angle d'analyse territorial ne saurait être suffisant vu les enjeux globaux et interreliés du projet d'oléoduc Énergie-Est. La métropole montréalaise, en tant que deuxième d'importance au Canada, doit assumer son rôle de leader du climat. Cela est d'autant plus important à l'aube de la Conférence des Nations Unies sur le climat. En ce sens, les nouvelles cibles québécoises de réduction des GES (Shields 2015) démontrent une réelle volonté de « décarboniser » notre économie. Ces cibles devraient guider chacune des décisions de développement. Dans ces conditions, le CRE-Montréal demande à la CMM de s'opposer au projet d'oléoduc Énergie-Est

Commentaires sur le processus de consultation

Pour le CRE-Montréal, la présente consultation est absolument nécessaire et constitue une excellente opportunité pour la CMM de se mobiliser autour d'une vision commune dans ce dossier extrêmement important pour la région, pour le Québec et pour le Canada.

Sur la forme

Nous soulignons positivement les éléments déployés par la Commission de l'environnement de la CMM pour soutenir la participation, ainsi que la qualité de la documentation qu'elle propose. Nous nous réjouissons en outre que la Commission ait déterminé six dates de consultations à travers le territoire de la CMM. Il s'agit d'un effort qu'il est important de souligner. Cela contribue à faciliter la participation.

Le CRE-Montréal, à l'instar du RNCREQ et des autres CRE de la région métropolitaine de Montréal, est d'avis que le succès d'une telle consultation passe inévitablement par la participation la plus large possible de la société civile. Non seulement parce que cela permet d'enrichir la réflexion en multipliant les contributions, mais aussi parce qu'une telle consultation est une occasion unique d'augmenter le niveau de compréhension de la population québécoise à l'égard des enjeux soulevés.

Sur le fond

Le CRE-Montréal tient à saluer l'initiative de la CMM de tenir une consultation publique anticipée sur le projet d'oléoduc Énergie-Est de TransCanada. Il s'agit d'une occasion unique pour la société civile de se prononcer et de s'exprimer une première fois sur ce projet.

Le CRE-Montréal, à l'instar du RNCREQ et des autres CRE de la région métropolitaine de Montréal, accueille très favorablement également le fait que la CMM ait laissé la porte ouverte à une évaluation plus large des impacts sur l'oléoduc sur son environnement, notamment en ce qui concerne les émissions de GES à la source. La problématique des changements climatiques est globale et trop importante pour laisser de côté la question des émissions de GES associées à l'extraction du pétrole, même si cela se produit à l'extérieur du territoire. Nous espérons que cela aidera le gouvernement du Québec à renoncer à son intention de considérer uniquement les GES émis sur la portion québécoise du projet, comme il l'a fait par l'imposition de ses conditions à TransCanada (Bovet 2014).

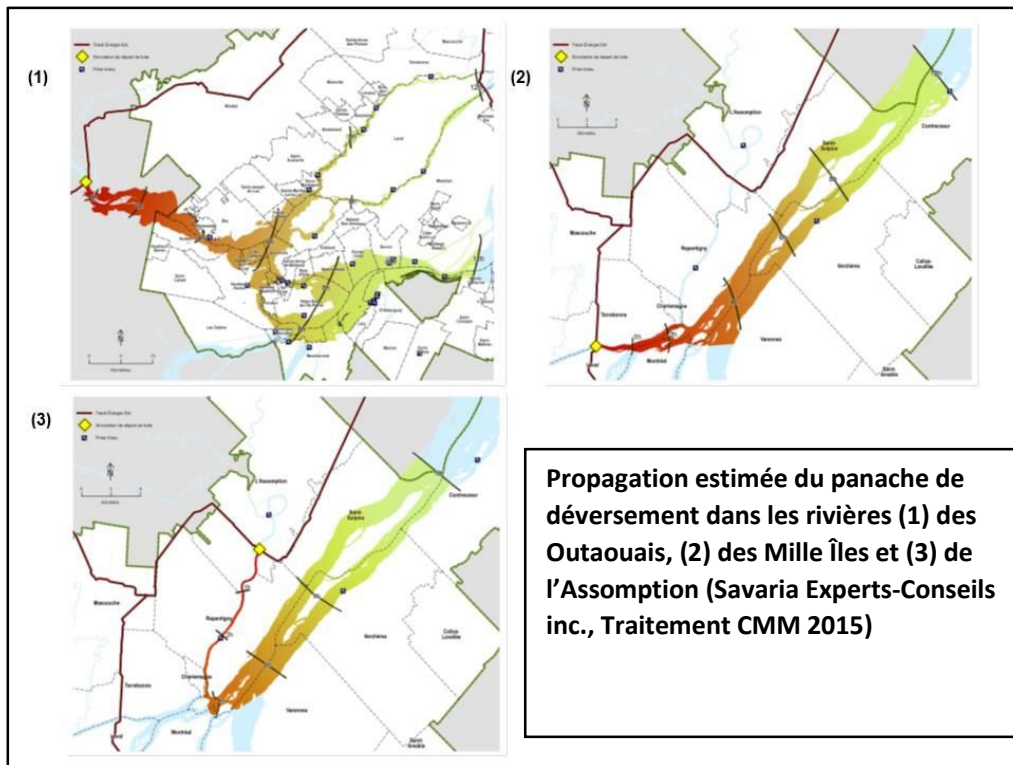
Les impacts environnementaux de l'oléoduc Énergie-Est sur le territoire

Le tracé préliminaire de l'oléoduc Énergie-Est de TransCanada soulève des préoccupations environnementales sérieuses, notamment liées aux risques de déversements, pour la CMM et pour les municipalités la constituant. De plus, le projet d'oléoduc entre en contradiction avec des priorités énoncées dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) ainsi que dans plusieurs politiques de la Ville de Montréal.

De la Communauté Métropolitaine de Montréal

Le tracé préliminaire fourni par TransCanada indique que, si construit, l'oléoduc Énergie Est traverserait plusieurs rivières d'importance pour la région métropolitaine de Montréal : les rivières des Outaouais, des Mille Îles, de l'Assomption et des Prairies.

Or, un rapport technique sur la mise en service de l'oléoduc Énergie-Est de TransCanada commandé par la CMM et réalisé par Savaria Experts-Conseils en environnement démontre qu'un déversement dans l'une ou l'autre des rivières pourrait avoir un impact considérable sur la qualité de l'eau du fleuve Saint-Laurent ainsi que des rivières des Outaouais, des Mille Îles et des Prairies et ainsi priver les citoyens des villes concernées de l'accès à l'eau potable.

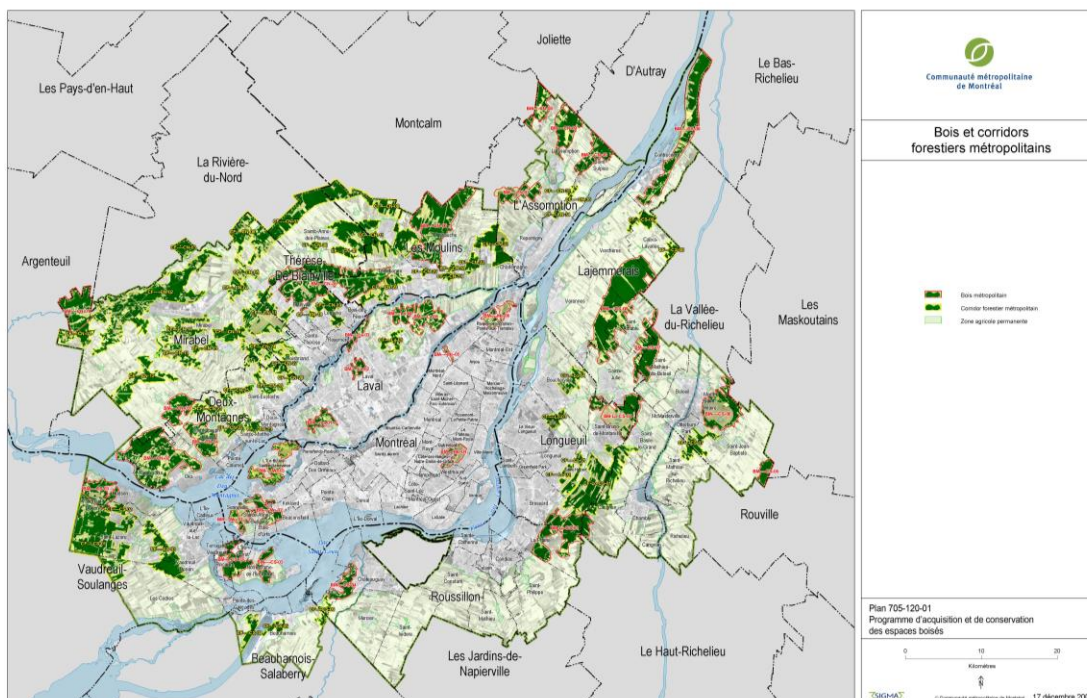


Le rapport technique prévient que, dépendamment du volume du déversement, du temps de réaction, du temps d'intervention et de l'efficacité des activités d'intervention, jusqu'à 26 prises d'eau potable pourraient être atteintes dans le cas d'un déversement dans la rivière des Outaouais, alors qu'une à deux prises d'eau potable pourraient être atteintes dans le cas d'un déversement sur la rivière des Mille Îles ou de l'Assomption. **Plusieurs prises d'eau situées sur l'île de Montréal seraient exposées au risque d'un déversement dans ces cours d'eau.**

Un déversement dans l'une ou l'autre de ces rivières aurait nécessairement des incidences sur les écosystèmes aquatiques et riverains et les habitats d'une grande variété de poissons et d'espèces fauniques. Les activités récréatives et touristiques pourraient aussi être suspendues sur les plans d'eau concernés.

Le tracé préliminaire fourni par TransCanada indique aussi que, si construit, l'oléoduc Énergie Est affecterait des dizaines de kilomètres de corridor forestier à protéger d'après le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Un important corridor forestier de la couronne Nord de la région métropolitaine est menacé par le tracé à Mirabel et Sainte-Anne-des-Plaines, ce qui inquiète d'ailleurs le maire de Sainte-Anne-des-Plaines (Desplanques 2015).

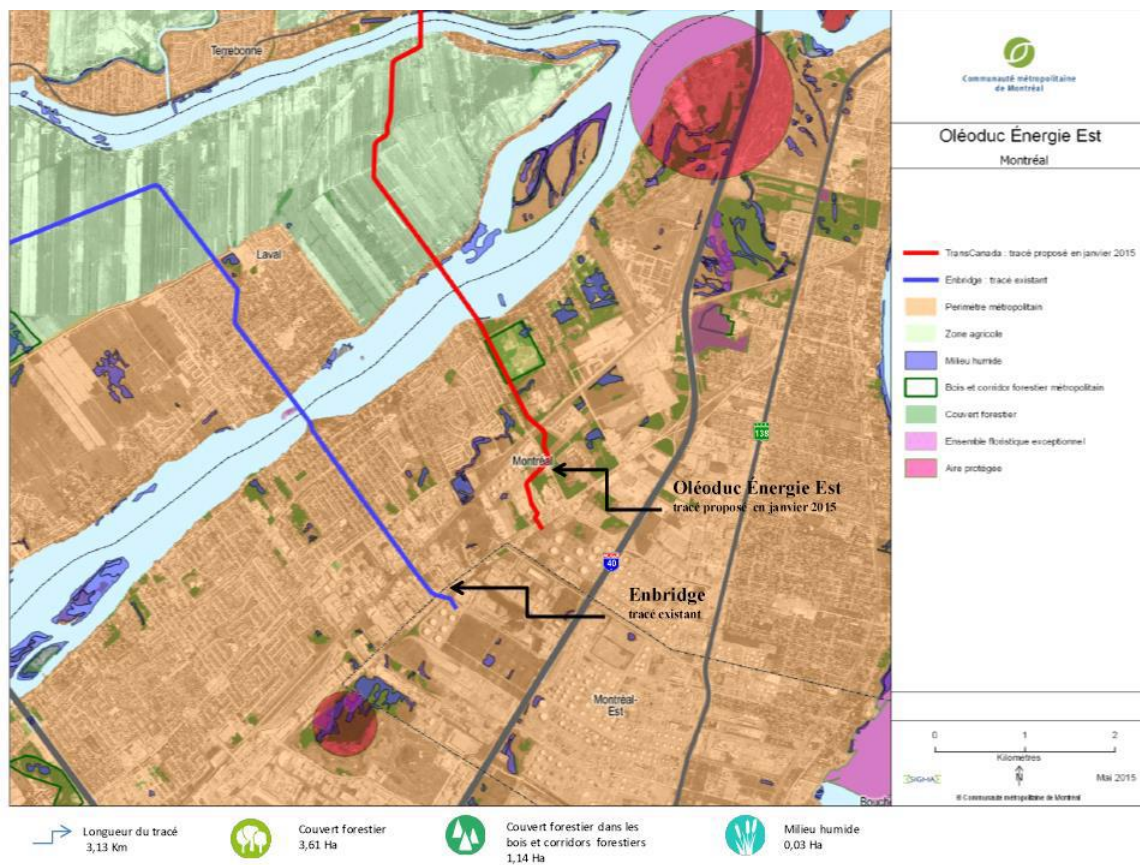
Bois et corridors forestiers métropolitains (CMM 2009)



De l'agglomération de Montréal

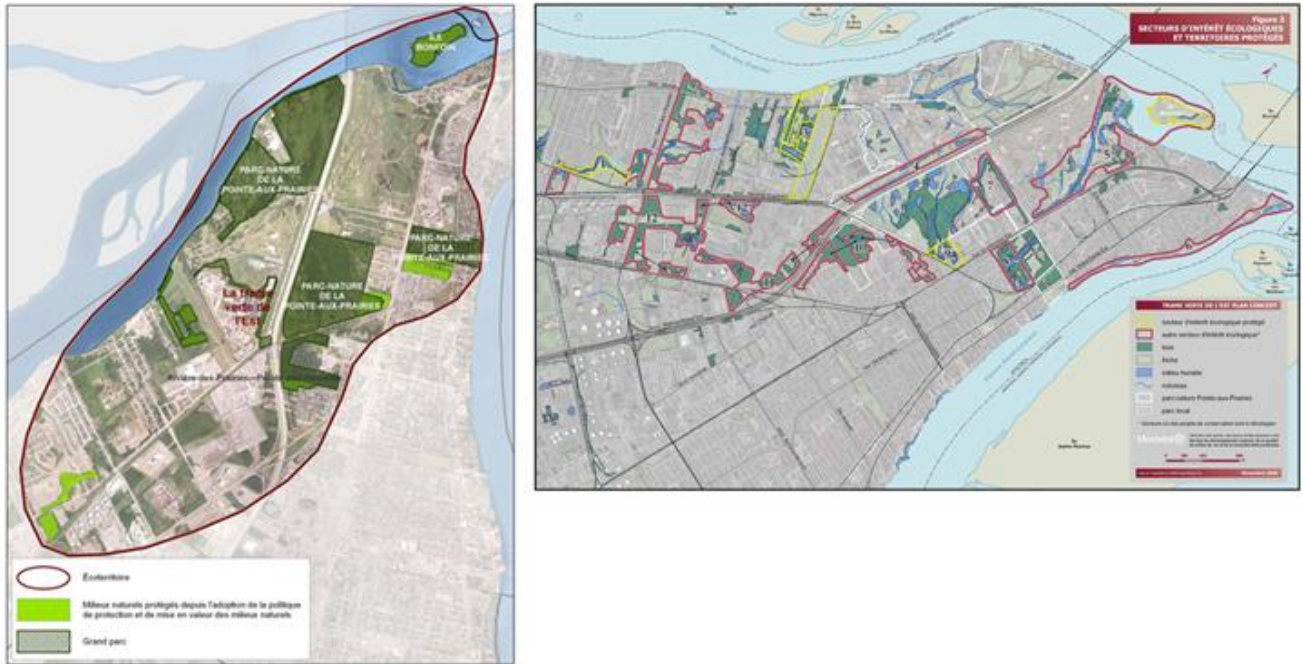
Sur l'île de Montréal, le tracé préliminaire fourni par TransCanada indique que l'oléoduc traverserait l'**écoterritoire de la trame verte de l'Est**, formé d'une grande diversité de milieux incluant des bois des marais, des cours d'eau intérieurs et une île, présentant une faune et une flore caractéristiques et faisant l'objet d'actions de protection dans le cadre, notamment, de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels.

Tracé de l'oléoduc Énergie-Est pour l'Agglomération de Montréal (CMM 2015)



Sur son passage dans l'écoterritoire, l'oléoduc traverserait le **ruisseau Pinel**, le deuxième cours d'eau d'intérieur d'importance dans l'écoterritoire et un corridor écologique d'intérêt. Le ruisseau Pinel serait, selon toute vraisemblance, traversé tout juste à l'est d'un milieu naturel intérieur protégé. Un milieu naturel en voie de protection entre aussi en conflit avec le tracé préliminaire. Les cartes suivantes illustrent ce propos.

Écoterritoire de la trame verte de l'Est, secteurs d'intérêt écologiques et territoires protégés (Ville de Montréal, Grands parcs et verdissement 2015; Ville de Montréal, Comité technique de l'écoterritoire de la trame verte de l'Est 2007)



Or, la protection et la mise en valeur de l'écoterritoire de la trame verte de l'Est incluant le ruisseau Pinel (deux territoires d'intérêt écologiques) sont identifiées comme actions prioritaires par le schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal, de même que par la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels. Par ailleurs, le Plan de l'Eau de la ville de Montréal prévoit un programme de naturalisation des ruisseaux qui pourrait bénéficier au ruisseau Pinel. Ces priorités apparaissent incompatibles avec le tracé préliminaire fourni par TransCanada pour l'oléoduc Énergie-Est.

Cohérence avec les politiques

Au niveau métropolitain, le tracé préliminaire de l'oléoduc Énergie-Est paraît incohérent avec la mise en œuvre du **Plan métropolitain d'aménagement et de développement**, puisqu'il entre visiblement en contradiction avec les objectifs suivants :

- la protection de 17 % du territoire du Grand Montréal (Objectif 3.1), incluant des bois et des corridors forestiers métropolitains ainsi que des milieux humides
- la protection des rives, du littoral et des plaines inondables (Objectif 3.2)

- la mise en valeur du milieu naturel, du milieu bâti et des paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques (Objectif 3.5), accomplie à travers la mise en œuvre des composantes de la **Trame verte et bleue**

Rappelons que le PMAD est le fruit d'un vaste processus de concertation métropolitaine ayant mis à contribution 82 municipalités, des promoteurs, des groupes de la société civile et des citoyens. Une telle démarche ne saurait être banalisée, le projet allant à l'encontre du consensus démocratique.

Au niveau de l'agglomération de Montréal, le passage de l'oléoduc s'oppose aussi aux priorités énoncées par le **Schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal**, qui :

- identifie l'écoterritoire de la Trame verte de l'Est comme territoire d'intérêt écologique (Agglomération de Montréal 2015, p.81)
- a pour orientation de protéger et de mettre en valeur les territoires d'intérêt écologique (Agglomération de Montréal 2015, pp. 18, 78)

Enfin, le tracé préliminaire de l'oléoduc Énergie-Est entre en conflit avec la mise en œuvre de la **Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels**. En effet, pour l'écoterritoire de la trame verte de l'Est, l'objectif pour la période post 2013 de la Politique est, entre autres :

- la protection et la mise en valeur [...] du ruisseau Pinel (Ville de Montréal 2013, p.17)

Le tracé soumis, puisqu'il traverse le ruisseau Pinel, entre aussi potentiellement en conflit avec le **Plan de l'Eau** de la Ville de Montréal qui propose :

- un programme de renaturalisation des ruisseaux (Ville de Montréal 20015, p.12)

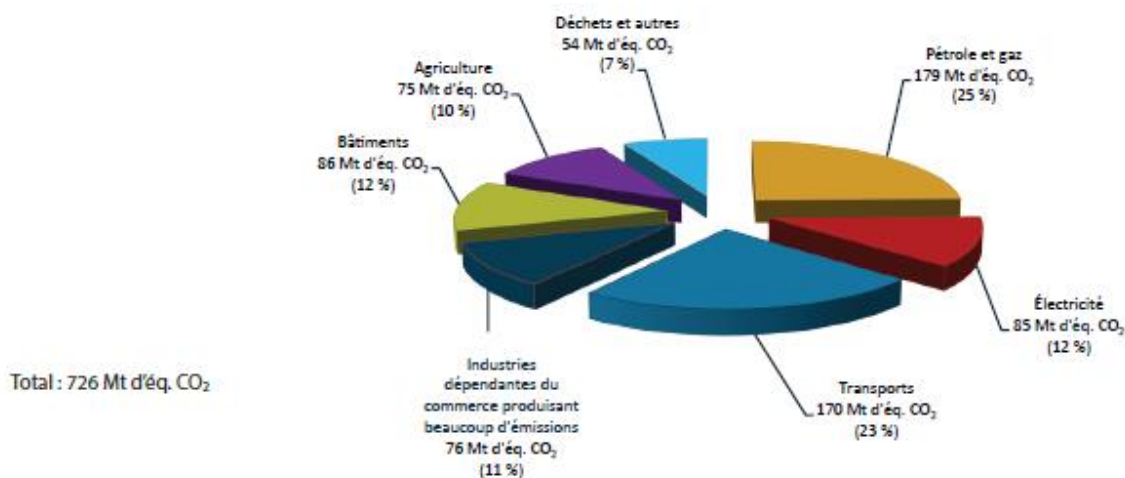
Au-delà des impacts locaux et régionaux de l'oléoduc Énergie-Est

L'évaluation du projet d'oléoduc Énergie-Est doit dépasser le seul contexte métropolitain. Le projet ne peut être dissocié de la production de pétrole issue des sables bitumineux dont la croissance est rendue difficile sans la construction de nouvelles voies d'accès pour acheminement vers les marchés continentaux et mondiaux. Accepter que soit construit cet oléoduc est en quelque sorte une forme d'approbation de l'idée d'augmenter la production de pétrole des sables bitumineux. Cela irait aussi à l'encontre de plusieurs principes de la Loi sur le développement durable. Les impacts sont nombreux, notamment en ce qui concerne la contamination des sols, la pollution des lacs, des rivières et des forêts. Ce qui suit met l'accent sur les émissions de GES, l'enjeu climatique prioritaire.

Le poids des sables bitumineux dans l'inventaire GES du Canada

La production de pétrole des sables bitumineux est l'une des principales sources responsables de l'augmentation des émissions de GES du Canada depuis 1990 (Environnement Canada 2013; Flanagan et Demerse 2014). La production de pétrole des sables bitumineux a fait passer le secteur économique du pétrole et du gaz devant celui des transports en termes d'importance relative dans l'inventaire national des GES. En 2013, le secteur a produit 179 Mt d'équivalent de carbone, ce qui représente 25 % des émissions totales de GES du Canada (Environnement Canada 2015).

Ventilation des émissions du Canada par secteur économique (2013) (Environnement Canada 2015)



*Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Émissions de GES au Canada par secteur économique (1990-2013) (Environnement Canada 2015)

Émissions de GES	1990	2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013
<i>Mt d'équivalent CO₂</i>								
TOTAL DES ÉMISSIONS NATIONALES DE GES	613	745	749	699	707	709	715	726
Pétrole et gaz	107	158	157	158	160	161	174	179
Électricité	95	130	121	98	99	91	86	85
Transports	130	157	169	164	169	167	168	170
Industries dépendantes du commerce produisant beaucoup d'émissions ¹	95	92	89	73	75	79	77	76
Bâtiments	76	88	87	85	82	87	85	86
Agriculture	57	69	71	68	70	70	72	75
Déchets et autres ²	54	52	54	52	53	53	53	54

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Les estimations présentées ici sont constamment améliorées. La valeur des émissions passées peut être modifiée dans les futurs rapports à la lumière de nouvelles données et en raison du perfectionnement des méthodes et des modèles utilisés. Les nouveaux calculs découlant d'améliorations d'ordre méthodologique sont présentés au chapitre 8; les nouveaux calculs qui résultent de changements aux données sous-jacentes sur les activités sont présentés dans les chapitres pertinents au secteur où les changements se sont produits (chapitres 3-7).

1. Le secteur des industries dépendantes du commerce produisant beaucoup d'émissions représente les émissions des activités minières autres que les activités gazières et pétrolières, de la fonte et du raffinage, de la production et de la transformation de produits industriels, tels que le papier et le ciment.
2. Autres : production de charbon, industrie légère, construction et ressources forestières.

Cette tendance d'émission a une double explication. D'une part, la production de pétrole des sables bitumineux a considérablement crû depuis 1990 et se dirige vers une croissance continue au cours des prochaines décennies (Environnement Canada 2013; 2015). D'autre part, davantage de GES sont émis lors de la phase d'exploitation du pétrole non conventionnel des sables bitumineux.

Le bilan environnemental des sables bitumineux est d'ailleurs, et à juste titre, considéré comme l'un des pires de la planète. Une récente note socio-économique de l'Institut de recherche et d'information socio-économique le rappelle (Gignac et Schepper 2013) :

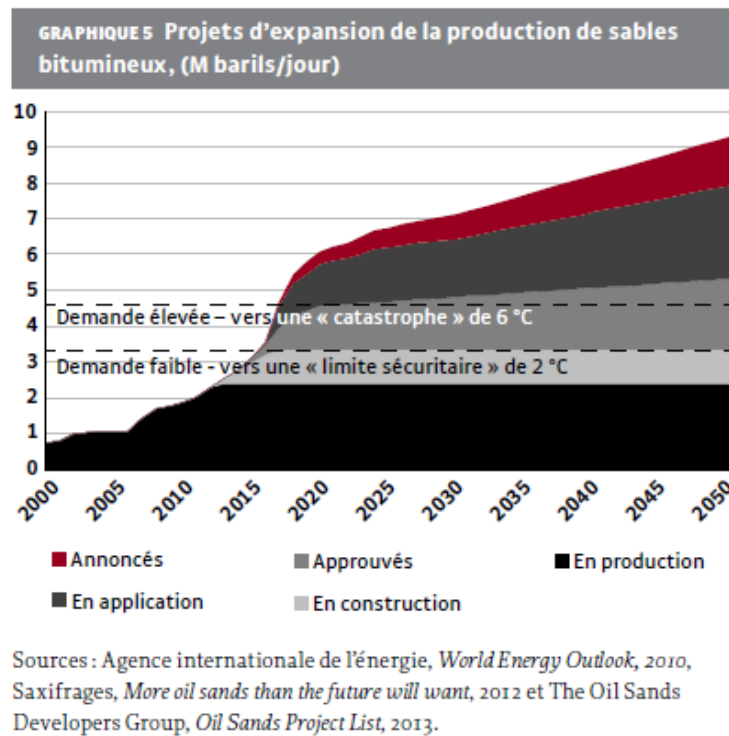
[...] le pétrole des sables bitumineux compte parmi les plus sales au monde à extraire, ce qui rend ce type d'exploitation « locale » plus polluante que l'importation. Alors que la production d'un baril de pétrole conventionnel algérien, première source d'approvisionnement du Québec, émet en moyenne 79 kg. éq. CO₂, la production d'un baril de pétrole issu des sables bitumineux engendre des émissions moyennes de 132 kg éq. CO₂, soit 67% plus.

Les sables bitumineux et le climat

Les chiffres mentionnés ci-haut ne tiennent en plus pas compte des émissions de GES attribuables à la combustion du pétrole une fois qu'il arrive sur les marchés de consommation. Ces émissions de GES sont encore plus significatives pour le climat que celles issues de la production en amont. Si elles ne peuvent être attribuées dans leur entièreté au Canada, ni même aux villes de la Communauté métropolitaine de Montréal, elles contribueraient tout de même à gonfler les émissions globales de GES et ainsi à amplifier les changements climatiques.

À cet effet, une étude publiée dans *Nature* indique que **le Canada doit laisser 85 % des réserves de sables bitumineux dans le sol si la communauté internationale veut pouvoir maintenir l'augmentation de la température sous le seuil de 2°C** (McGlade et Ekins 2015). L'augmentation de la production de pétrole des sables bitumineux, difficilement dissociable du projet Énergie-Est, est incompatible avec cette cible. La figure suivante, tirée d'une note socio-économique de l'Institut de recherche et d'informations socio-économiques (Gignac et Schepper 2013), l'illustre d'ailleurs fort bien.

Impact de l'expansion de la production de pétrole des sables bitumineux sur le climat (Gignac et Schepper 2013)



D'ailleurs, 100 scientifiques (incluant 12 membres de la Société Royale du Canada, 22 membres de l'Académie Nationale des Sciences des États-Unis, 5 récipiendaires de l'Ordre du Canada et un lauréat du prix Nobel) ont demandé un moratoire sur l'expansion des sables bitumineux. Selon eux, « **aucun nouveau projet d'exploitation ou infrastructure associée ne devrait être déployé à moins d'être accompagné d'un plan cohérent, garantissant la réduction de nos émissions de GES, la protection de la biodiversité et de la santé humaine, ainsi que les droits des peuples autochtones** » (Homer Dixon et al. 2015).

Au Québec, la Loi sur le développement durable

La **Loi sur le développement durable** impose d'ailleurs au gouvernement du Québec d'élargir le spectre de son analyse des projets d'oléoduc en tenant compte de certains principes directement concernés :

b) « équité et solidarité sociales » : les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociale

Pour le CRE-Montréal, le projet Énergie-Est ne respecte pas **l'équité intergénérationnelle** puisqu'il s'inscrit dans une logique d'exploitation rapide des ressources non renouvelables, participant à un dérèglement climatique hautement inquiétant pour le bien-être des générations futures-

h) « partenariat et coopération intergouvernementale » : les gouvernements doivent collaborer afin de rendre durable le développement sur les plans environnemental, social et économique. Les actions entreprises sur un territoire doivent prendre en considération leurs impacts à l'extérieur de celui-ci.

i) « prévention » : en présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source.

Selon le CRE-Montréal, le risque climatique est bien réel et nécessite des actions importantes et immédiates de **prévention** de la part des gouvernements. Conséquemment, le gouvernement du Québec doit se préoccuper des impacts du projet d'oléoduc Énergie Est en amont et doit engager un dialogue avec les **autorités gouvernementales canadiennes** pour les réduire.

o) « pollueur payeur » : les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de la prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci.

p) « internalisation des coûts » : la valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, de leur conception jusqu'à leur consommation et leur disposition finale.

Le CRE-Montréal estime que **le prix du pétrole** ne prend pas suffisamment en compte les impacts environnementaux, sociaux et économiques qui sont associés à son extraction, son transport, son raffinage et sa consommation. Son faible prix entraîne une consommation inefficace et de la pollution. Les projets d'oléoduc comme Énergie-Est sont ainsi une occasion de réfléchir à cette dimension de la problématique énergétique et de se questionner sur notre recherche continuelle du prix le plus bas pour le pétrole et ce, indépendamment des impacts croissants de son exploitation sur l'environnement et les générations futures.

Une avenue porteuse : la réduction de la consommation de pétrole

Les retombées économiques de l'oléoduc Énergie-Est envisagées semblent faibles. Le Québec aurait plutôt avantage à entamer un réel processus de réduction de la consommation de pétrole au Québec, une avenue bien plus porteuse. À l'heure où l'ensemble des politiques publiques se dirige vers les énergies vertes, il importe, par souci de cohérence, d'arrimer les projets aux objectifs portés par ces politiques. Les politiques fédérales, provinciales et métropolitaines doivent converger pour positionner durablement leurs économies et leurs choix énergétiques.

Des retombées économiques certainement moindres que prévues

Un rapport produit par Deloitte (2013) sur les retombées économiques de l'oléoduc Énergie Est en évalue l'impact sur le produit intérieur brut (PIB), l'emploi et les recettes fiscales du Canada.

Au niveau du PIB, Deloitte (2013, p.16) prévoit que le projet gonflerait le PIB du Canada de 10,0 G\$ au cours de la phase de développement et de construction (6 ans) et de 25,3 G\$ au cours de la phase d'exploitation de l'oléoduc (40 ans). Cette activité économique serait générée en Ontario (37 %), en Alberta (22 %), au Québec (18 %), au Nouveau-Brunswick (8 %), en Saskatchewan (7 %) et au Manitoba (5 %).

Pour le Québec, l'impact sur le PIB représenterait :

- 3,114 G\$ pour les six ans de développement et de construction de l'oléoduc;
- 3,236 G\$ pour les 40 ans d'exploitation de l'oléoduc.

Il est donc question de 6,35 G\$ de contribution totale au PIB pour la durée de vie du projet, soit 46 ans, ce qui équivaut à environ 138 M\$ par année.

En termes d'emplois, Deloitte (2013, p.17) prévoit que le projet permettrait la création de 23 498 emplois par année au cours de la phase de développement et de construction (6 ans) et de 4252 emplois par année au cours de la phase d'exploitation de l'oléoduc (40 ans). Ces emplois seraient créés au Québec (29 %), en Ontario (28 %), en Alberta (17 %), au Nouveau-Brunswick (12 %), en Saskatchewan (6 %), au Manitoba (4 %), en Colombie-Britannique (3 %) et dans les autres provinces et territoires (1 %).

Pour le Québec, la création d'emplois représenterait :

- 9 536 emplois par année lors des six ans de développement et de construction de l'oléoduc
- 537 emplois par année lors des 40 ans d'exploitation de l'oléoduc

Au niveau des recettes fiscales, Deloitte (2013, p.20) prévoit que les administrations fédérale, provinciales et municipales percevraient des recettes fiscales additionnelles de 3,0 G\$ lors de la phase de développement et de construction (6 ans) et de 7,2 G\$ lors de la phase d'exploitation. Au total des deux phases, ces recettes fiscales seront surtout concentrées en Ontario (36 %), en Alberta (21 %), au Québec (20 %), en Saskatchewan (8 %), au Nouveau-Brunswick (7 %) et au Manitoba (6 %).

Pour le Québec, les recettes fiscales représenteraient :

- 1, 089 G\$ pour les six ans de développement et de construction de l'oléoduc;
- 936 M\$ pour les 40 ans d'exploitation de l'oléoduc.

Il est donc question de 2 G\$ de recettes fiscales cumulées pour la durée de vie du projet, soit 46 ans, ce qui équivaut seulement à environ 44 M\$ par année.

À ces chiffres, il faut cependant retirer les retombées économiques qui étaient liées à la construction et à l'exploitation d'un terminal portuaire à Cacouna, abandonné depuis l'évaluation de Deloitte des retombées économiques de l'oléoduc. Les retombées économiques du projet doivent conséquemment être revues à la baisse.

En somme, les données actuellement disponibles ne permettent pas de conclure qu'il s'agit d'un projet structurant pour le développement économique du Québec, ni même pour celui de la région métropolitaine de Montréal. Cette conclusion est d'ailleurs supportée par un rapport réalisé par *The Goodman Group* en collaboration avec Équiterre et Greenpeace Canada (Rowan et Goodman 2014) sur les enjeux économiques du transport et du traitement du pétrole brut des sables bitumineux au Québec.

L'analyse des retombées économiques devrait aussi tenir compte des coûts que ce projet occasionnerait pour les municipalités (gestion, suivi, mesures d'urgence, etc.). En cas d'accident, les retombées positives anticipées diminueraient rapidement en raison des coûts de décontamination et de compensation pour les pertes occasionnées.

Enfin, quand vient le temps de faire des choix importants et de statuer sur des décisions qui nous engagent sur plusieurs dizaines d'années, le CRE-Montréal estime qu'il est important de procéder à des analyses qui nous permettent de voir les enjeux au-delà du cours normal des affaires et d'envisager des scénarios alternatifs. C'est ce que nous proposons dans la prochaine section.

Les bénéfices économiques de la réduction de la consommation de pétrole

L'oléoduc Énergie-Est est avant tout un projet destiné à l'exportation du pétrole des sables bitumineux (Le Conseil des Canadiens et al. 2014). Or, même si cela ne constitue pas une option de rechange exacte au projet, il n'en demeure pas moins nécessaire pour le Québec de sortir du pétrole et pertinent d'analyser les bénéfices économiques d'une sortie du pétrole. De plus en plus d'études tendent à démontrer la supériorité de cette option de rechange autant d'un point de vue environnemental qu'économique.

À cet effet, le RNCREQ dévoilait en octobre 2014 une première étude portant sur les bénéfices économiques d'une réduction de la consommation de pétrole. L'étude révèle que le Québec, s'il réduisait de 16 % sa consommation de pétrole d'ici six ans dans le secteur des transports routiers, améliorerait significativement le solde de sa balance commerciale. En effet, c'est 20 G\$ en six ans qui, au lieu d'être envoyés à l'extérieur du Québec, stimuleraient l'économie d'ici, le développement régional, de même que la création d'emplois. On estime d'ailleurs à plus de 130 000 le nombre d'emplois directs et indirects. En transformant leurs habitudes de consommation, les ménages québécois pourraient de leur côté réaliser des économies de 2 000 \$ à 4 000 \$ par année, soit suffisamment pour presque doubler le budget qu'ils accordent aux loisirs.

Le Québec exporte chaque année, au net, 18 milliards de dollars pour acheter des produits pétroliers et 9 milliards de plus pour acquérir des véhicules. Le déficit commercial pétrolier québécois représente maintenant près de 5 % de son PIB. C'est colossal. Ces milliards de dollars s'envolent vers d'autres pays privant ainsi tous les ménages et toutes les régions du Québec de cet argent créateur d'emplois. Le Québec a donc tout intérêt à mettre en place des mesures de réduction de la consommation de pétrole. L'étude démontre ainsi qu'il est payant pour l'économie de s'attaquer aux problématiques environnementales.

Les ménages québécois seraient plus riches de plusieurs milliers de dollars chaque année. En effet, le secteur des transports, qui consomme le plus de produits pétroliers, coûte particulièrement cher aux familles du Québec. Sur des dépenses de consommation moyenne de 49 000 \$ par famille en 2012, près de 9 000 \$ étaient consacrés au transport privé (18 %), après le logement, mais devant l'alimentation. Le pétrole coûte plus cher aux Québécois que la nourriture. En modifiant certains réflexes de consommation sans affecter la qualité de vie, il y a des gains individuels et collectifs énormes à réaliser. Par exemple, un ménage qui possède un VUS pourrait dégager des économies annuelles de 2 100 \$ à 4 300 \$ s'il le remplaçait par un véhicule intermédiaire ou compact. De plus, selon une étude récente des HEC Montréal (Gagnon et Pineau 2013), un ménage qui trouve le moyen de se passer d'une deuxième ou d'une troisième voiture peut se permettre d'acheter une maison d'un prix plus élevé de 200 000 \$. Ce sont des chiffres qui frappent.

Par ailleurs, l'étude du RNCREQ permet de comparer les différents postes d'importation et d'exportation du Québec. Avec 27 G\$ annuellement, les importations de produits pétroliers et de voitures surpassent de loin les principaux postes d'exportation du Québec que sont l'aluminium (5 G\$), les aéronefs (5 G\$) et le papier (3 G\$). Le soutien des secteurs d'exportation est essentiel, mais tant qu'ils seront plombés par les importations de produits pétroliers et de voitures, leurs retombées pour l'économie du Québec demeureront négligeables.

Des grands principes à respecter en tout temps

Le CRE-Montréal considère que le projet d'oléoduc Énergie-Est ne devrait pas être approuvé et ce, pour être en concordance avec la volonté internationale de diminuer fortement les émissions de GES, pour que

le Canada soit exemplaire à cet égard et que le gouvernement du Québec soit cohérent avec le nouvel objectif qu'il s'est fixé (Shields 2015).

Le gouvernement doit clairement exprimer son *leadership* en matière de lutte contre les changements climatiques et affirmer avec conviction les compétences et les valeurs québécoises en matière d'évaluation environnementale. Nous invitons la CMM à porter cette revendication.

Considérant les différents enjeux soulevés dans la section « Au-delà des impacts locaux et régionaux de l'oléoduc Énergie-Est » du présent mémoire, le CRE-Montréal pense que l'évaluation des impacts sur le climat doit aussi prendre en compte les émissions de GES à la source, soit au moment de l'extraction du pétrole des sables bitumineux, ainsi que celles liées à la combustion du pétrole. Dans une perspective mondialement reconnue d'urgence d'agir en faveur du climat, tous les projets devraient y contribuer.

Pour le projet d'oléoduc Énergie-Est de TransCanada, il est absolument insuffisant que celui-ci soit uniquement assujéti à une évaluation environnementale sur l'ensemble de la portion québécoise du projet, même si celle-ci comprend une évaluation des émissions de GES. Cette évaluation doit porter sur tout le projet, incluant les émissions de GES induites par l'exploitation du pétrole des sables bitumineux et de sa consommation.

Le CRE-Montréal soumet donc à la Commission de l'environnement de la CMM les conditions qu'il aimerait qu'elle fasse siennes dans le cadre de l'évaluation de ce projet.

Se doter d'un plan de réduction des émissions de GES fédéral

Le CRE-Montréal demande à la CMM d'inciter le gouvernement fédéral à, minimalement et avant toute chose, adopter et mettre en œuvre un plan d'action sérieux et contraignant de réduction des GES destiné à répondre de manière concrète aux impératifs de stabilisation à 2°C du réchauffement du climat global. En tant que moteur économique du Canada, la métropole montréalaise devrait inviter le Canada à investir massivement, par l'entreprise de toutes les provinces, dans les solutions visant la réduction de la consommation de pétrole, comme les transports collectifs et actifs, ainsi que dans le développement des énergies renouvelables et qu'il engage à cet égard une conversation pancanadienne sur l'importance d'une économie à faible empreinte carbone et sur le développement des énergies renouvelables.

Recommandations du CRE-Montréal

De façon générale, le CRE-Montréal estime que la CMM doit s'engager concrètement sur la voie de la transition énergétique, comme le font déjà d'autres grandes métropoles du monde. À la veille de la prochaine Conférence des parties sur les changements climatiques (CdP21), qui aura lieu à l'automne à Paris, la présente consultation offre à la CMM une formidable occasion de démontrer son *leadership*, ainsi

que celui du Québec, en Amérique du Nord et partout sur la planète en matière de lutte contre les changements climatiques. Conséquemment, le CRE-Montréal émet les recommandations suivantes à la CMM pour le projet d'oléoduc Énergie-Est :

S'opposer au passage de l'oléoduc sur son territoire

Considérant les impacts et les risques environnementaux encourus par les villes de la région métropolitaine de Montréal, le rôle de l'oléoduc Énergie-Est dans l'expansion de la production de pétrole des sables bitumineux et la démonstration restant à faire quant à d'éventuelles retombées positives, **le CRE-Montréal recommande à la CMM de s'opposer au passage de l'oléoduc sur son territoire.**

Le projet est irrecevable pour le territoire. Il pose des risques considérables et entre en conflit avec les politiques régionales et locales comme le PMAD, le Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal, la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de l'agglomération de Montréal et le Plan de l'Eau de la Ville de Montréal. Précisément, le tracé poserait des risques sérieux pour des prises d'eau potable de plusieurs villes de la région métropolitaine de Montréal, dont la Ville de Montréal; menacerait des écosystèmes aquatiques et riverains; affecterait des dizaines de kilomètres forestiers à protéger d'après le PMAD; traverserait, sur l'île de Montréal, l'écoterritoire de la trame verte de l'Est et le ruisseau Pinel, tous deux d'intérêt écologique.

Mais plus encore, et en dépit des risques liés au tracé, le projet est irrecevable au regard des exigences globales de lutte contre les changements climatiques puisqu'il favorisera l'accroissement de la production de pétrole des sables bitumineux. Cet accroissement est absolument incohérent avec les cibles internes de réduction des émissions de GES et globales de maintien du réchauffement du climat sous les 2°C.

Articuler des demandes encourageant la proactivité du gouvernement fédéral dans les dossiers environnementaux

Le CRE-Montréal estime en outre que **la CMM doit demander au gouvernement canadien de s'engager concrètement et avec sérieux dans la lutte contre les changements climatiques, ainsi que dans la prévention des dommages environnementaux et sociaux associés à l'exploitation des sables bitumineux.** L'évaluation des projets d'oléoducs constitue une opportunité d'articuler ces demandes et d'affirmer le leadership de la métropole montréalaise et du Québec en la matière.

Le CRE-Montréal recommande à la CMM d'inciter le gouvernement fédéral à, minimalement et avant toute chose, adopter et mettre en œuvre un plan d'action sérieux et contraignant de réduction des émissions de GES destiné à répondre de manière concrète aux impératifs de stabilisation à 2°C du réchauffement du climat. La CMM devrait également inciter le gouvernement du Canada à investir massivement dans les solutions visant la réduction de la consommation de pétrole, comme les transports collectifs et actifs, ainsi que dans le développement des énergies renouvelables et à engager à cet égard une conversation pancanadienne sur l'importance d'une économie à faible empreinte carbone et sur la portée du développement des énergies renouvelables.

Enfin, si beaucoup de métropoles ont prouvé que l'action dans ce domaine est possible, la région métropolitaine de Montréal peut elle aussi se positionner comme *leader* mondial dans la quête d'un avenir plus sain et plus prospère pour tous. La consultation publique de la CMM représente une occasion de sensibiliser les Montréalais et les Montréalaises aux enjeux des changements climatiques ici et ailleurs et de souligner leur rôle pour résoudre cette crise planétaire.

Montréal se positionne comme une métropole avec des ambitions vertueuses. L'hébergement de *Future Earth*, l'objectif de planter 375 000 arbres d'ici 2017, les annonces en électrification des transports et la signature du plan d'action du *Compact of Mayors*, la plus grande coalition de leaders locaux engagés dans la réduction et le suivi de l'évolution des émissions de GES et l'adaptation aux effets des changements climatiques, en témoignent.

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement témoigne aussi des ambitions vertueuses de la métropole montréalaise. La CMM dispose d'un réel projet de territoire, inconciliable avec le projet d'oléoduc Énergie-Est. Il est primordial d'empêcher que des projets, pris un à un, minent l'intégrité des politiques, des documents de planifications et des interventions qui convergent vers une meilleure protection de l'environnement.

Références

Agglomération de Montréal. 2015. *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*. Montréal : Agglomération de Montréal. En ligne.

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9517,133997570&_dad=portal&_schema=PORTAL

Bovet, Sébastien. 2014. « Québec pose 7 conditions à TransCanada pour son projet Énergie Est ». ICI Radio-Canada (Québec), 19 novembre. En ligne. <http://ici.radio->

canada.ca/nouvelles/politique/2014/11/19/004-port-petrolier-cacouna-conditions-heurtel-quebec-transcanada.shtml

Communauté métropolitaine de Montréal. 2009. *Bois et corridors forestiers métropolitains*. Montréal : Communauté métropolitaine de Montréal. En ligne.

http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/carte_boisCorridors_2009.pdf

Communauté métropolitaine de Montréal. 2012. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) : Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable*. Montréal : Communauté métropolitaine de Montréal. En ligne.

http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMAD.pdf

Communauté métropolitaine de Montréal. 2012. *Plan d'action 2012-2017 du Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. Montréal : Communauté métropolitaine de Montréal. En ligne.

http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMAD_planAction.pdf

Communauté métropolitaine de Montréal. 2015. *Guide de consultation : Consultation publique projet oléoduc Énergie Est TransCanada*. Montréal : Commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal. En ligne.

http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20150910_transcanada_guideConsultation.pdf

Deloitte. 2013. *Énergie Est : Retombées économiques du projet de conversion du réseau principal de TransCanada*. Montréal : Deloitte. En ligne. <https://www.oleoducenergieest.com/wp-content/uploads/2013/09/Energie-Est-Rapport-Deloitte-sur-les-retombees-economiques.pdf>

Desplanques, Anne Caroline. 2015. « Pétrole : l'eau potable à haut risque ». *Le Journal de Montréal* (Montréal), 12 septembre. En ligne. <http://www.journaldemontreal.com/2015/09/12/petrole-leau-potable-a-haut-risque>

Environnement Canada. 2013. *Tendances en matière d'émissions au Canada*. Ottawa : Environnement Canada. En ligne. https://www.ec.gc.ca/ges-ghg/985F05FB-4744-4269-8C1A-D443F8A86814/1001-Canada's%20Emissions%20Trends%202013_f.pdf

Environnement Canada. 2015. *Sommaire rapport d'inventaire national 1990-2013 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada*. Ottawa : Environnement Canada. En ligne. http://ec.gc.ca/ges-ghg/5B59470C-518A-4D15-A832-75F6F6D8400D/NIR2015_Executive_Summary_FR.pdf

Flanagan, Erin et Clare Demerse. 2014. *Climate Implications of the Proposed Energy East Pipeline: A Preliminary Assessment*. Calgary : The Pembina Institute. En ligne.

<http://www.pembina.org/reports/energy-east-climate-implications.pdf>

Gignac, Renaud et Bertrand Schepper. 2013. *Projets d'oléoduc de sables bitumineux « Ligne 9B » : le Québec à l'heure des choix*. Montréal : Institut de recherche et d'informations socio-économiques. En

ligne. http://iris-recherche.s3.amazonaws.com/uploads/publication/file/Note-p_C3_A9trole-WEB-03.pdf

Homer Dixon, Thomas et al. 2015. *Des scientifiques demandent un moratoire sur l'expansion des sables bitumineux*. En ligne. <http://www.oilsandsmoratorium.org/wp-content/uploads/2015/06/10-Reasons-French-Translation.pdf>

McGlade, Christophe et Paul Ekins. 2015. « The Geographical Distribution of fossil fuels unused when limiting global warming to 2°C ». *Nature* 517 (janvier) : 187-190. En ligne. <http://www.nature.com/nature/journal/v517/n7533/full/nature14016.html>

Gagnon, Luc et Pierre-Olivier Pineau. 2013. « Les coûts réels de l'automobile, un enjeu mal perçu par les consommateurs et les institutions » (cahier de recherche 2013-1). Groupe de recherche Interdisciplinaire sur le développement durable, HEC Montréal. En ligne. <http://expertise.hec.ca/gridd/wp-content/uploads/2011/11/Les-co%C3%BBts-r%C3%A9els-de-l%E2%80%99automobile-un-enjeu-mal-per%C3%A7u-par-les-consommateurs-et-les-institutions.pdf>

Le Conseil des Canadiens, Ecology Action Centre, Environmental Defence et Équiterre. 2014. *L'oléoduc Énergie Est de TransCanada : Un projet voué à l'exportation qui n'apporte rien à l'économie nationale*. Canada : Le Conseil des Canadiens, Ecology Action Centre, Environmental Defence, Équiterre. En ligne. <http://www.equiterre.org/sites/fichiers/transcanadaeast-fr-final.pdf>

Québec. *Loi sur le développement durable*, 2006.

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ). 2014. *Vingt milliards de dollars de plus en six ans : Les retombées économiques d'une réduction de la consommation de pétrole au Québec*. Montréal : RNCREQ. En ligne. http://www.par-notre-propre-energie.com/pdf/RNCREQ_Corrections_Brochure_etude_economique_interieur_LR.pdf

Rowan, Brigid et Ian Goodman. 2014. *Transport et traitement du pétrole brut des sables bitumineux au Québec : enjeux économiques*. Berkeley : The Goodmand Group. En ligne. http://www.equiterre.org/sites/fichiers/transport_et_traitement_du_petrole_brut_des_sables_bitumineux_au_quebec_enjeux_economiques_f_final.pdf

Savaria Experts-Conseils inc. 2015. *Premier rapport technique : Mise en service de l'oléoduc Énergie Est de TransCanada : Impacts d'un déversement sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal*. Sainte-Julie : Savaria Experts-Conseils inc. En ligne. http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20150514_oleoduc-energie-est_rapport.pdf

Shields, Alexandre. 2015. « Québec propose une cible ambitieuse de réduction des GES ». *Le Devoir* (Montréal). 17 septembre 2015. En ligne. <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/450319/quebec-propose-une-cible-ambitieuse-de-reduction-des-ges>

Ville de Montréal. 2004. *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*. Montréal : Ville de Montréal. En ligne.

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/grands_parcs_fr/media/documents/politique_protection_mise_en_valeur_milieux_naturels.pdf

Ville de Montréal. 2007. *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels : Plan concept de la trame verte de l'Est*. Montréal : Ville de Montréal, Comité technique de la trame verte de l'est. En ligne.

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/GRANDS_PARCS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN%20CONCEPT_TRAME.PDF

Ville de Montréal. 2013. *Bilan 2009-2013 (août) : Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*. Montréal, Ville de Montréal. En ligne.

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/GRANDS_PARCS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/BILAN%20POLITIQUE_2009-2013.PDF

Ville de Montréal. 2015. *Plan de l'Eau : Métropole au fil de l'eau*. Montréal : Ville de Montréal. En ligne.

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/8357_PLANEAU_FINAL_WEB2.PDF

Ville de Montréal. 2015. *Trame verte de l'Est*. Montréal : Ville de Montréal, Grands parcs et verdissement. En ligne.

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7377,94755729&_dad=portal&_schema=PORTAL



Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest
Bureau 300
Montréal (Qc) H2X 3V4

Tél. : 514-842-2890
Télec. : 514-842-6513

info@cremtl.qc.ca
www.cremtl.qc.ca