

LE TRANSPORT DU PÉTROLE BRUT SUR LE TERRITOIRE DES MRC DE MONTMAGNY ET DE L'ISLET

RENSEIGNEMENTS ET QUESTIONS À L'INTENTION DES CITOYENS ET DES ÉLUS

Trains, navires-citernes et oléoduc : un trafic à haut risque pour nos MRC

Notre région, comme plusieurs autres, est touchée par plusieurs projets de transport de pétrole de l'Ouest canadien principalement destiné à l'exportation. Sommes-nous prêts à assumer les risques ? Les connaissons-nous ?



TRAINS

PROJET DE CHALEUR TERMINALS

150 000 à 200 000 barils par jour
Plus de 58 millions de barils par année

D'ici 2017, deux convois de 110 à 120 wagons-citernes *de plus* circuleront chaque jour en direction de Belledune au Nouveau-Brunswick. Le pétrole y sera chargé dans des navires-citernes pour être exporté.

Ces convois supplémentaires circuleront au cœur même de nos municipalités, le jour comme la nuit. Comme les wagons ne reviendront pas sans contenu, il faut aussi compter qu'ils feront le chemin inverse chargés de produits hautement toxiques et inflammables, ayant servi à diluer le bitume.

Selon les rapports d'enquête du Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada :

- les trains sont trop lourds, trop longs, roulent trop vite et prennent trop de temps à freiner, et les infrastructures ferroviaires ne sont pas prévues pour des charges aussi importantes ;
- les convois de pétrole qui circulent actuellement sont trois fois plus longs et plus lourds qu'au début des années 1990 et certains totalisent plus de trois kilomètres, pesant jusqu'à 18 000 tonnes.

DES DÉRAILLEMENTS, ÇA ARRIVE ?

Au Canada, en 2014, le BST a recensé 1 225 accidents ferroviaires. Il y a eu deux fois plus des déraillements de trains transportant des marchandises dangereuses en 2014 qu'en 2013.

De 2009 à 2013, le transport de pétrole par rail est passé de 500 à 140 000 wagons par année, mais le nombre d'inspecteurs affectés à la division des matières dangereuses n'a pas augmenté depuis 10 ans.

En avril 2015, le CN a réduit la vitesse maximale des trains de pétrole de plus de 20 wagons à 56 km/h dans les régions métropolitaines, alors que les règles canadiennes imposent une limite de vitesse de 64 km/h dans les municipalités de plus de 100 000 habitants. Les petites municipalités comme les nôtres ne sont pas assujetties à ces limites de vitesse.

NAVIRES-CITERNES

EXPORTATION DE PÉTROLE BRUT

Au moins 80 pétroliers annuellement
Capacité de 500 000 barils par navire

Transport Canada permet dorénavant le passage des navires de type Panamax en amont du pont de Québec. Ces coques peuvent mesurer jusqu'à 44 mètres de largeur et possèdent une capacité pouvant aller jusqu'à 500 000 barils. Que ce soit du terminal pétrolier Sorel-Tracy déjà existant, ou d'autres terminaux à l'étude, le trafic du pétrole brut vers l'est sera en croissance sur le fleuve.

Des pétroliers de 150 000 tonnes circulent régulièrement sur le Saint-Laurent alors que la capacité de récupération d'un déversement de pétrole dans le fleuve n'est que de l'ordre de 15 000 tonnes. Depuis avril, le *Sparto* fait la navette entre le Texas et le port de Montréal pour transporter 450 000 barils de pétrole canadien.

- En cas de déversement majeur, plus de 1 400 kilomètres de rivage pourraient être souillés et c'est la rive sud de l'estuaire qui serait la plus touchée.
- Si un accident survenait en hiver, il serait très difficile, voire impossible, de récupérer du pétrole à travers la glace.
- Les plans de gestion des urgences de la Garde côtière canadienne et d'Environnement Canada ne sont pas tous à jour.

DES ACCIDENTS, ÇA ARRIVE ?

Il se produit de 150 à 200 déversements de toutes sortes chaque année dans le Saint-Laurent, dont 56 % dans les ports de Montréal et de Québec. En 2013, le Québec a connu 632 accidents de navires, dont 227 de navires-citernes et de vraquiers (minerai-*vrac*-pétrole), qui ont causé la perte de 16 navires et 22 décès.

En mars 1989, le pétrolier Exxon Valdez s'est échoué au large des côtes de l'Alaska, déversant des millions de litres de pétrole dans les eaux froides de la région. La marée noire a couvert 7 000 km² et causé la mort de 250 000 oiseaux. Vingt-cinq ans plus tard, il reste encore près de 100 000 litres de pétrole dans l'environnement.

OLÉODUC

PROJET ÉNERGIE EST DE TRANSCANADA

1,1 million de barils par jour

Selon le projet déposé à l'Office national de l'Énergie, nos deux MRC seraient touchées par la construction d'un oléoduc transportant 1,1 millions de barils de pétrole par jour. Une station de pompage est à présent prévue sur le territoire de la municipalité de L'Islet, aux limites de Cap-Saint-Ignace et de Saint-Cyrille.

Une étude réalisée pour la MRC de D'Autray souligne que les systèmes de surveillance prévus par TransCanada ne peuvent détecter une fuite dont le débit serait de moins de 1,5 % du débit total de l'oléoduc, ce qui représenterait 2,6 millions de litres par jour.

Selon le Conseil des Canadiens, le calcul de la probabilité d'une rupture (réalisé à partir du dossier canadien de sécurité de TransCanada d'août 2015) montre que :

- il pourrait se produire six ruptures importantes au cours des 40 années d'utilisation prévues ;
- ce type d'accident pourrait déverser jusqu'à 30 millions de litres de bitume dilué.

DES DÉVERSEMENTS, ÇA ARRIVE ?

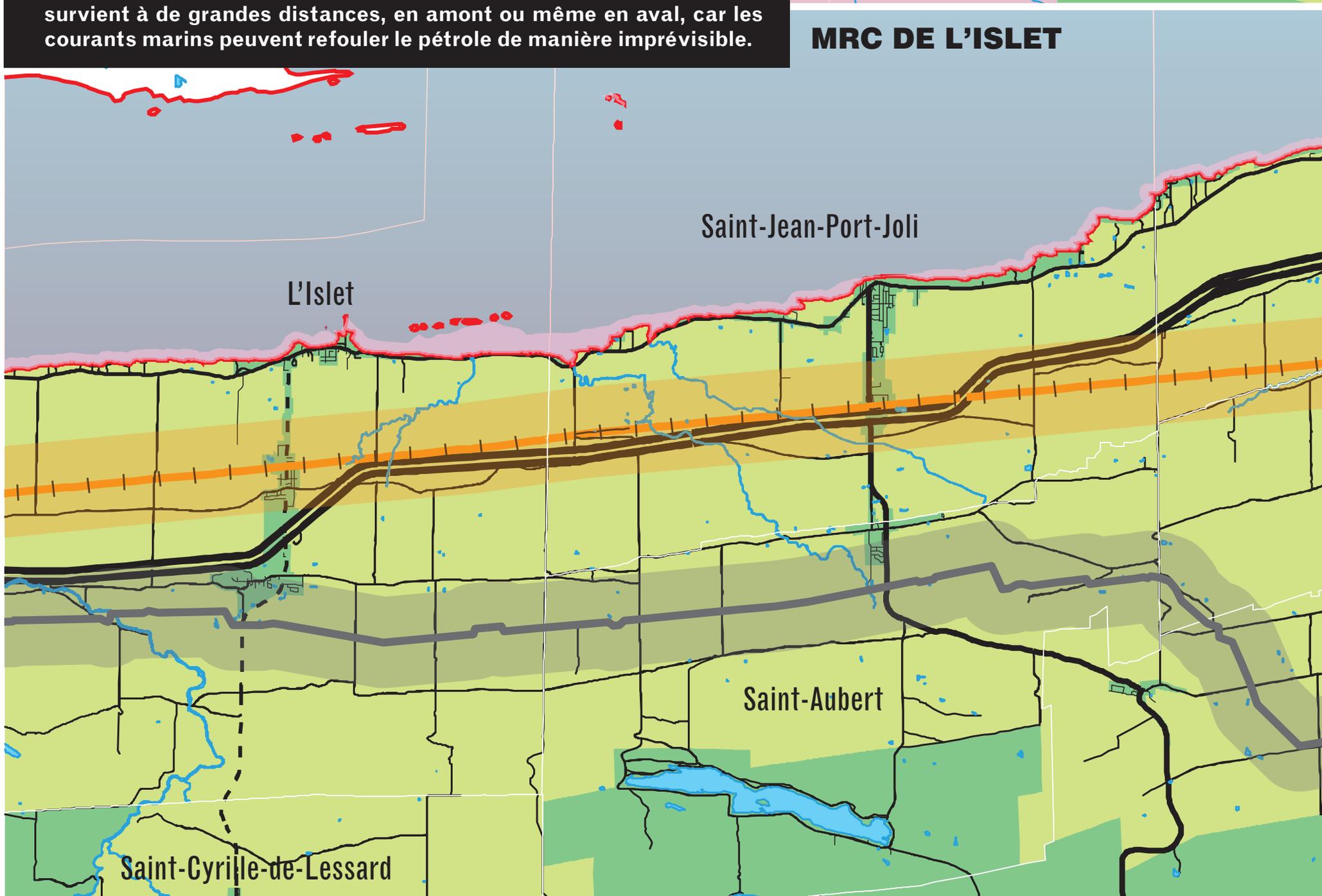
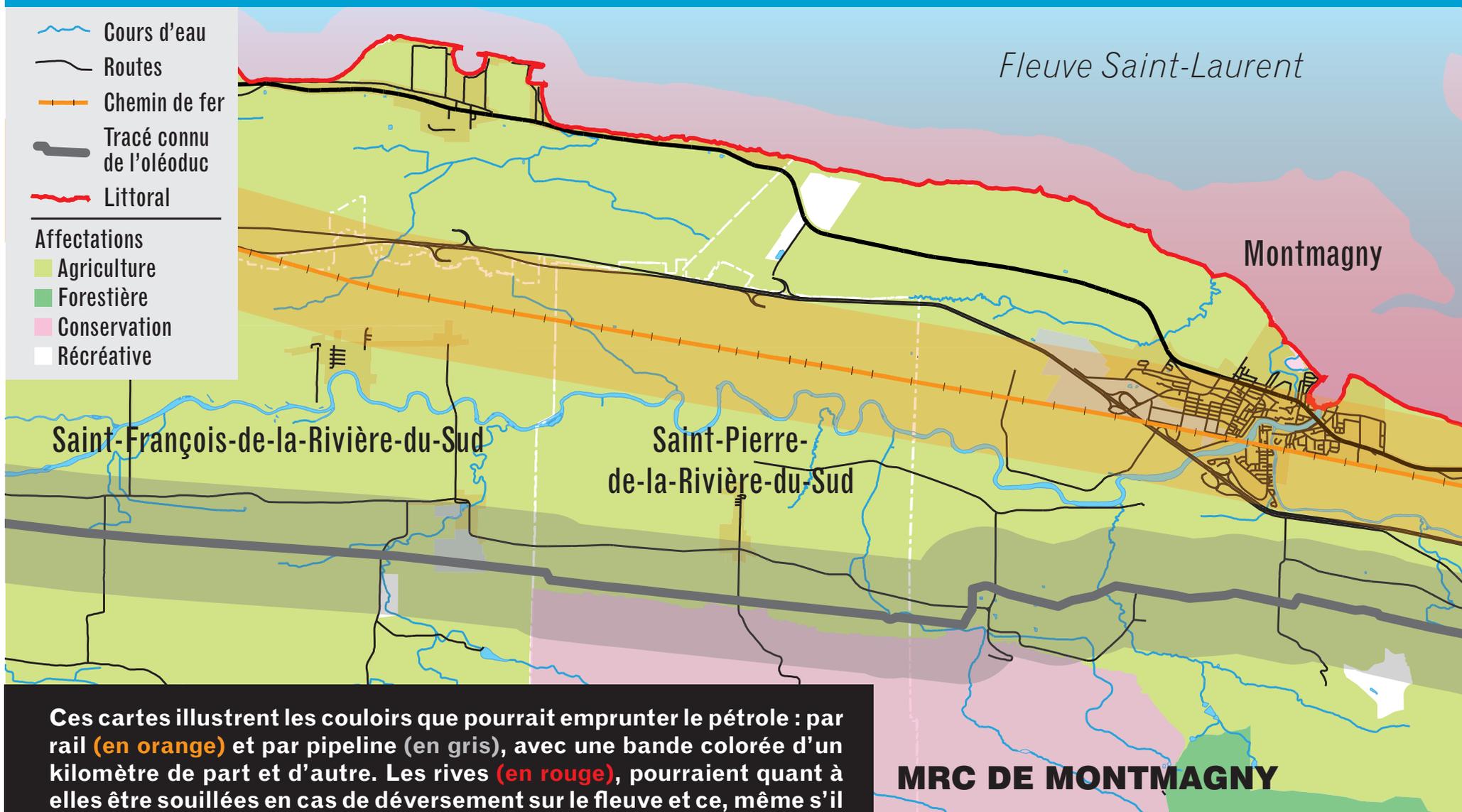
Au Canada, de 2012 à 2015, 366 incidents relatifs à des pipelines (gaz et pétrole) ont été recensés par l'Office national de l'énergie (déversements, incendies, explosions, blessures, évacuations, etc.).

Selon le Département du transport américain, les quantités déversées de pétrole brut, ramenées par kilomètres et par tonnes, seraient trois fois plus importantes par pipeline que par voie ferroviaire, et cela, pour la période 2002 à 2012.

En juillet 2015, un déversement important s'est produit en Alberta, alors qu'un pipeline neuf (installé à peine un an auparavant) a laissé fuir 5 millions de litres sans que le système de détection des fuites ait été déclenché.

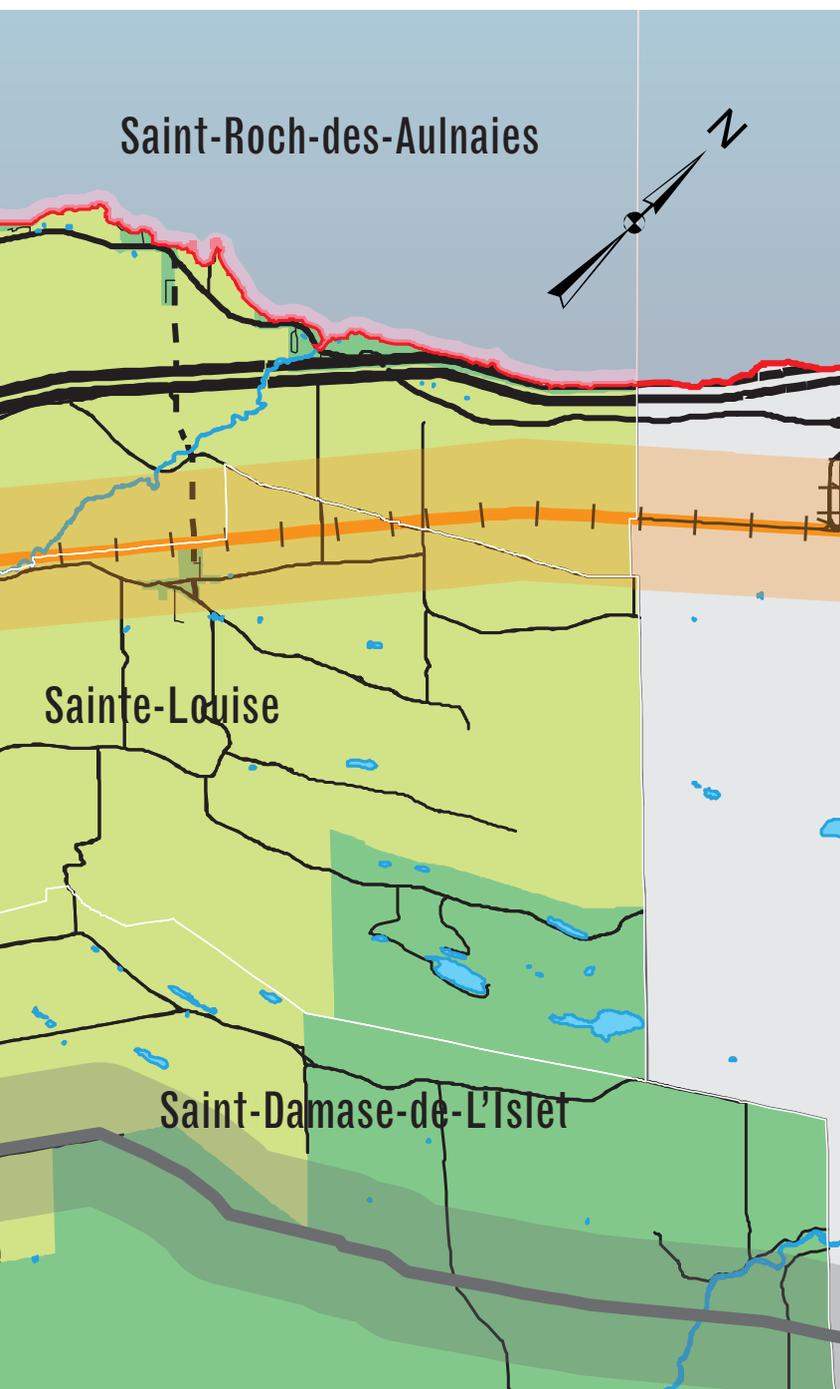
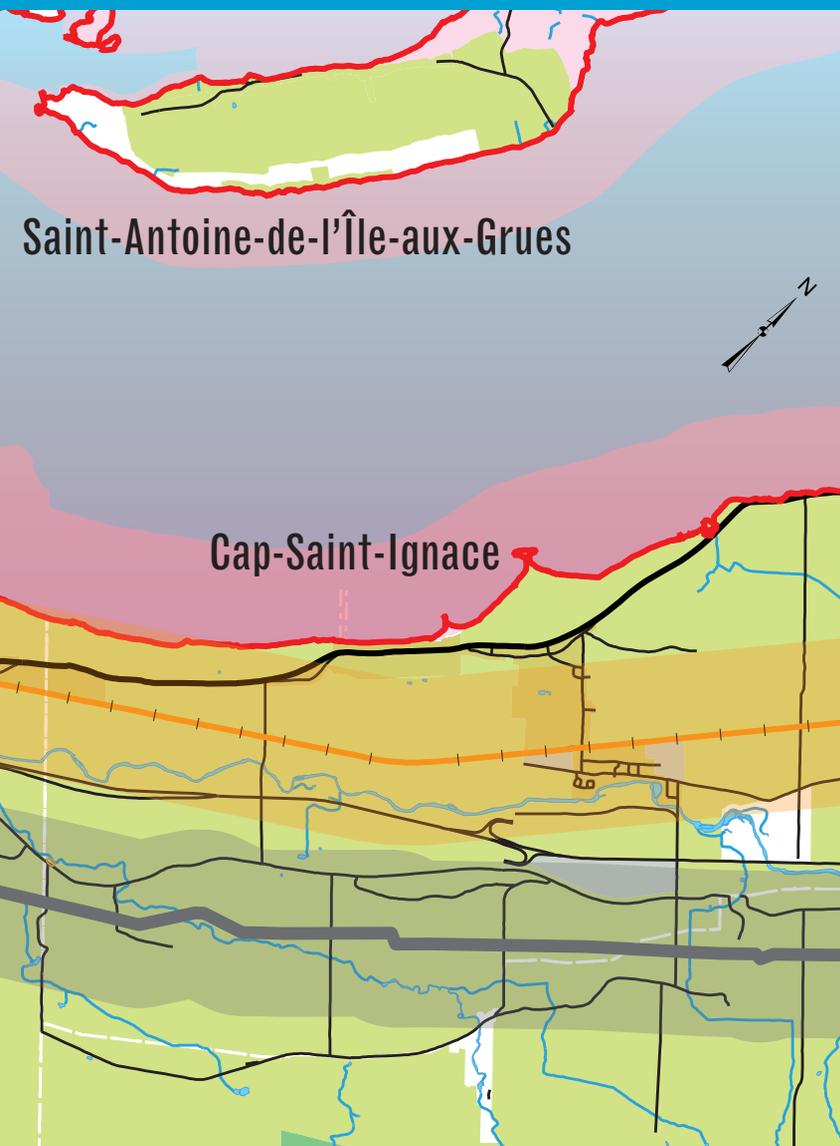
Plus l'on transporte de matières dangereuses, plus le risque d'accident s'accroît. Quelle que soit la gravité de l'incident, il y aura des conséquences pour les municipalités, les entreprises, les citoyens.

Même avec une volonté affichée d'employer les meilleures pratiques de l'industrie, les compagnies de transport du pétrole doivent avouer que le risque zéro n'existe pas.



Nos municipalités sont-elles prêtes à intervenir rapidement advenant un accident ?

Comme nous le rappellent la tragédie de Lac-Mégantic au Québec, survenue en 2013, le déversement dans la rivière Kalamazoo en 2010 dans l'État du Michigan aux États-Unis, celui du pétrolier Exxon Valdez en 1989, même les scénarios catastrophiques les plus improbables peuvent se produire.



RISQUES

Les risques énumérés ci-dessous constituent une brève synthèse de l'ensemble de ceux décrits dans le document déposé par TransCanada à l'Office national de l'énergie, dans des études publiées récemment ainsi que dans les schémas d'aménagement des MRC de L'Islet et de Montmagny.

ASPECT HUMAIN

SECTEUR DE LA SANTÉ

- Dérangements importants pour les populations le long du pipeline : bruit, poussière et circulation intensive de machinerie lourde lors de la construction.
- Contamination de l'eau potable des puits individuels.
- Émanations toxiques en cas de déversement.
- Explosion et incendie en cas d'accident.
- Marée noire sur les propriétés riveraines.
- Dépressions et autres troubles psychologiques associés à la perte d'une partie ou de l'ensemble d'une propriété.

SECTEUR DE L'HABITATION

- Possibilité d'expropriation de certaines propriétés ou d'évacuation en cas de déversement.

ASPECT ÉCONOMIQUE

SECTEUR DU TOURISME

- Marée noire sur le terrain de plusieurs types d'hébergement : chalets, auberges, gîtes et campings situés le long du fleuve.
- Interruption temporaire ou permanente de la chasse à l'oie blanche.
- Interruption temporaire des activités nautiques (marinas et autres accès au fleuve).
- Disparition de certains sites d'intérêt culturel et esthétique, notamment les aires de concentration d'oiseaux aquatiques.
- Pertes d'emplois directs ou indirects en cas de déversement ou de marée noire.

SECTEUR AGRICOLE

- Interdiction de passage de machinerie lourde et d'exécution de certains travaux sur l'emprise du pipeline.
- Perte éventuelle de certification des producteurs biologiques.
- Contamination du sol et de l'eau d'irrigation sur les terres agricoles.
- Diminution notable des activités dans certains vergers de L'Islet et de Cap-Saint-Ignace lors des travaux et par la suite, en raison de l'emprise.
- Contamination du sol et de l'eau dans les érablières.
- Pertes d'emplois dans les domaines agricole et acéricole.



SECTEUR MUNICIPAL

- Perte progressive de revenus au fur et à mesure de la dévaluation du pipeline.
- Perte de terrains prévus pour la construction d'habitations et des taxes foncières.
- Détérioration des voies de circulation par le passage intensif de véhicules lourds lors de la construction.
- Difficulté d'accès aux canalisations d'eau potable traversées par l'oléoduc.

ASPECT ÉCOLOGIQUE

SECTEUR DU LITTORAL

- Marée noire sur les milieux humides et les refuges d'oiseaux migrateurs, notamment à Berthier-sur-Mer, Montmagny, Cap-Saint-Ignace et L'Islet ainsi que dans les îles.
- Atteinte irréparable aux aires de concentration d'oiseaux aquatiques et de refuges d'oiseaux migrateurs.

SECTEUR DU PIÉMONT

- Déplacement de certains ravages de chevreuils et sites de confinement du cerf de Virginie lors des travaux (Saint-François, Saint-Pierre, Montmagny et L'Islet).
- Atteinte aux plantes menacées de disparition lors des travaux et en cas de déversement.



ASPECT GÉOLOGIQUE

- Risque de glissements de terrain dans des secteurs longeant les rivières.
- Bris de canalisation possible lors d'un tremblement de terre (la région de Chaudière-Appalaches est considérée zone à risque de tremblements de terre par Ressources naturelles Canada).

Le premier but de l'aménagement du territoire est de soustraire l'affectation et l'organisation des sols au « laisser-faire », c'est-à-dire à une démarche découlant essentiellement des lois du marché.

Bernard Vachon, professeur retraité du département de géographie de l'UQAM

Nos municipalités sont les premiers répondants en cas d'accidents affectant leur territoire, une lourde responsabilité.

Sommes-nous assurés que ces dernières, et les citoyens touchés par un éventuel accident seront bien préparés pour faire face aux risques?

Seront-ils correctement compensés financièrement?

Voici plusieurs questions que nous devons nous poser collectivement.

Le comité STOP oléoduc Montmagny-L'Islet posera ces questions aux assemblées des maires en octobre et invite tous les citoyens à s'impliquer :

1) parlez-en avec vos proches et faites-nous connaître vos propres questionnements ;

2) posez ces questions à vos élus municipaux ;

3) soyez présents à la prochaine assemblée publique de votre MRC pour signifier vos inquiétudes :

Montmagny :

L'Islet :

4) demandez aux candidats des élections fédérales leur position claire sur ces projets à risque pour nos communautés, et informez-les de votre propre position.

Qu'ont en commun le pape François, les scientifiques du Canada et le milieu bancaire ?

Des intervenants de plus en plus nombreux au sein des institutions religieuses, scientifiques et économiques plaident pour un virage vert : désinvestissement fossile, lutte aux changements climatiques, réduction de notre dépendance au pétrole, transition énergétique, économie sans carbone, égalité et démocratie...

Allons-nous, à nos risques et à l'encontre de ce mouvement mondial, continuer de favoriser la production, la circulation et l'exportation des hydrocarbures fossiles ?

ASPECT ÉCONOMIQUE

1. Plus du tiers de la production des sables bitumineux de l'Alberta pourrait traverser notre territoire d'ici cinq ans, que ce soit par train, par navire-citerne ou par oléoduc. Quels seront les avantages économiques pour nos municipalités ?

2. À combien se chiffreraient les pertes pour nos municipalités advenant un déversement dans le fleuve ou dans une rivière qui s'y déverse ?

3. Les municipalités touchées par le transport du pétrole connaissent-elles la limite de responsabilité civile et le montant maximal des assurances des entreprises de transport ? Est-ce suffisant ?

4. Les revenus fiscaux engendrés par Énergie Est pourront-ils compenser les pertes en milieu naturel, les dépenses supplémentaires en formation de personnel et la mise à jour des outils de planification (schéma de couverture de risques et schéma de sécurité civile) ? Les municipalités ont-elles dressé la liste complète de ces coûts supplémentaires ? Si oui, cette information sera-t-elle fournie aux citoyens ?



ASPECT ÉCOLOGIQUE

5. Notre schéma d'aménagement identifie plusieurs espèces (faune et flore) en péril, situées sur le passage des rails, sur les berges ou sur le tracé de l'oléoduc. Que fera-t-on pour les protéger ?

6. Les milieux humides sont particulièrement importants pour les écosystèmes et les services environnementaux qu'ils fournissent sont inestimables. De quelle manière les municipalités et la MRC entendent-elles les protéger ?

7. Comment les municipalités entendent-elles assurer la protection des bassins versants ?

ASPECT SANTÉ ET SÉCURITÉ

8. Afin de mieux planifier leur stratégie d'intervention et d'accroître l'efficacité des premiers répondants en cas d'accident, de quelle façon et dans quel délai les municipalités seront-elles informées de la nature des produits pétroliers transportés sur leur territoire ?

9. Les citoyens de plusieurs régions du Québec ont constaté le mauvais état des rails sur lesquels circuleront bientôt quotidiennement 220 wagons de pétrole brut (projet Chaleur Terminals). Nos MRC ont-elles un portrait juste de l'état des rails sur leur territoire ? Quels sont leurs recours auprès des entreprises ferroviaires en cas de mauvais état des rails ?

10. Les systèmes de surveillance prévus par TransCanada ne pourront détecter une fuite de moins de 1,5 % du débit total de l'oléoduc. Considérez-vous que ce mode de surveillance est satisfaisant et, sinon, entendez-vous exiger un système de détection des fuites plus performant ?

11. Selon l'Institut national de la santé publique du Québec (INSPQ), le pétrole déversé pourrait causer des émanations hautement toxiques et obliger les citoyens à évacuer leurs propriétés. Les municipalités ont-elles un plan d'urgence à cet effet ?

12. Toujours selon l'INSPQ, les tâches de nettoyage des berges comportent de grands risques pour la santé. Les municipalités entendent-elles se munir des équipements adéquats pour protéger les travailleurs et les bénévoles qui pourraient participer à ce nettoyage ?

ASPECT POLITIQUE

13. Le BAPE doit fournir des études préalables à la tenue des audiences publiques sur le projet Énergie Est. Ces études doivent notamment porter sur l'acceptabilité sociale d'un projet. La MRC ou les municipalités concernées ont-elles été consultées par les auteurs de l'une ou l'autre de ces études ?

14. Certaines municipalités de la MRC de L'Islet et la MRC se sont opposées au passage d'un oléoduc sur leur territoire. Quels sont les moyens mis en œuvre actuellement et dans l'avenir pour manifester leur opposition ?

15. Les municipalités entendent-elles transmettre aux candidats des élections fédérales leurs demandes en matière de sécurité du transport ferroviaire de produits dangereux ?

AVERTISSEMENT
Les renseignements contenus dans ce document reflètent le plus fidèlement possible les sources consultées et citées, tous des documents publics. Sa parution a été rendu possible grâce à STOP oléoduc Montmagny-L'Islet et la Fondation Coule pas chez nous.