

UN TRAFIC PÉTROLIER ET DES BOULETTES DE GOUDRON : Ce que l'oléoduc Énergie Est signifie pour la baie de Fundy et le golfe du Maine

Par Matthew Abbott, Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick



Publié par :



Conservation Council of New Brunswick
Conseil de conservation *du* Nouveau-Brunswick

LE CONSEIL DE CONSERVATION DU NOUVEAU-BRUNSWICK

180 rue St. John Street
Fredericton, Nouveau-Brunswick Canada, E3B 4A9

www.conservationcouncil.ca
Tél. : (506) 458-8747
Courriel : info@conservationcouncil.ca

Le Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick est un organisme à but non lucratif qui sensibilise les gens à propos des problèmes environnementaux et qui propose des solutions pratiques par la recherche, l'éducation et les interventions.



www.fundybaykeeper.ca

La Sentinelle de Fundy travaille pour le Conseil de conservation pour défendre le droit du public à une baie de Fundy saine. Ce droit est inhérent dans les lois rédigées pour protéger l'environnement marin et les espèces qui y demeurent. La plus grande priorité de la Sentinelle de Fundy est de s'assurer que les lois environnementales soient mises en application.



UN TRAFIC PÉTROLIER ET DES BOULETTES DE GOUDRON : Ce que l'oléoduc Énergie Est signifie pour la baie de Fundy et le golfe du Maine



Le projet d'oléoduc Énergie Est s'est attiré beaucoup d'attention médiatique et politique depuis son annonce en août 2013. Cependant, il y a eu malheureusement peu de discussion sur comment le projet de transport du bitume par oléoduc affecterait l'environnement du Nouveau-Brunswick. Encore plus préoccupant pour les Néo-Brunswickois, c'est ce que ce projet pourrait signifier pour la baie de Fundy – une partie intégrale de l'écosystème du golfe du Maine – et son impact sur les divers habitats marins, ainsi que sur les industries de la pêche, de l'écotourisme et de l'aquaculture qui sont soutenues par la baie le long de la côte (littoral) est du Canada et des États-Unis.

Les régions de Saint John, de la baie de Fundy et du golfe du Maine font face à des

risques considérablement élevés puisqu'elles agiraient de port d'exportation pour le projet. Les baleines et autres espèces marines importantes, les industries traditionnelles de la pêche, du tourisme et de l'aquaculture, ainsi que les communautés côtières dépendent toutes sur l'écosystème dynamique mais stressé de la baie de Fundy et du golfe du Maine.

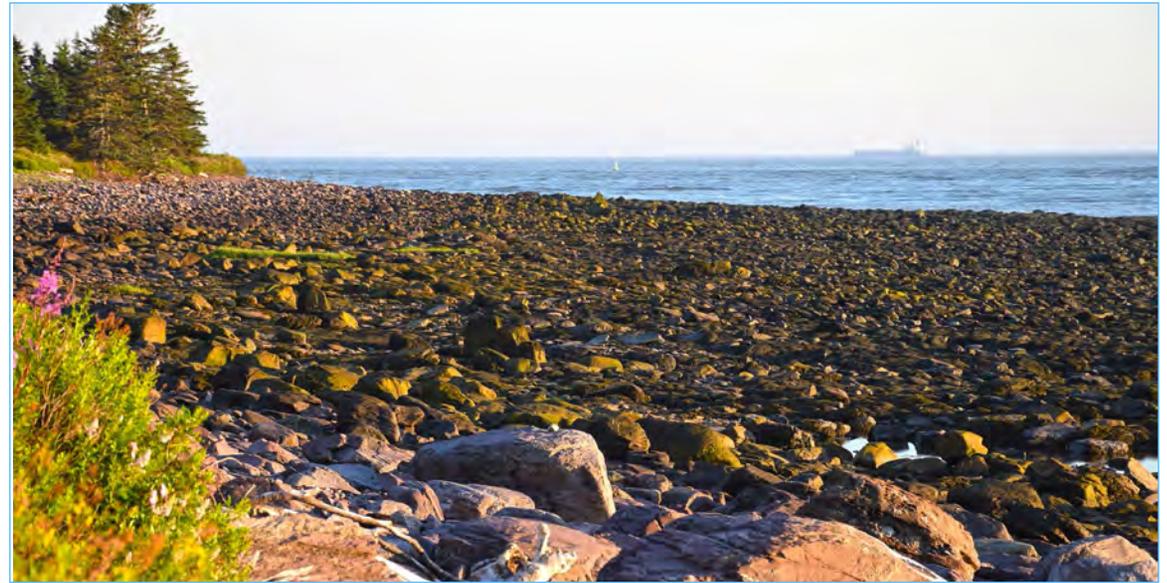
Le présent rapport aborde brièvement les nombreux impacts qu'aurait le projet et il se penche plus particulièrement sur les impacts potentiels sur le système de la baie de Fundy/du golfe du Maine causés par le trafic pétrolier, sur les industries et commerces existants, ainsi que les risques de déversements potentiels.

Une voie d'accès à la mer : parcours de l'oléoduc d'Énergie Est jusqu'à la baie de Fundy

L'oléoduc Énergie Est est le projet de la TransCanada Corporation, basée en Alberta, qui prévoit transporter jusqu'à **1,1 million de barils** par jour de bitume provenant des sables bitumineux de l'Alberta et de la Saskatchewan pour en faire l'exportation à partir de l'Est du Canada.

L'oléoduc (pipeline) s'étendrait sur environ **4 600 kilomètres**, traversant six provinces et serait le plus gros oléoduc de l'Amérique du Nord. Le projet comprend la conversion d'un gazoduc (pipeline de gaz naturel) qui existe présentement en Ontario, ainsi que la construction d'environ 1 400 kilomètres de nouveau pipeline au Nouveau-Brunswick. Ce serait le premier oléoduc à traverser tout le Nouveau-Brunswick dans le sens de la longueur, soit à partir de la frontière avec le Québec, longeant la vallée de la rivière St-Jean pour se rendre aux abords de la baie de Fundy à un terminal portuaire à Red Head, une communauté située dans East Saint John.

Le terminal portuaire proposé serait construit sur des terres appartenant à Irving Oil, une compagnie du Nouveau-Brunswick, qui est propriétaire de la raffinerie à Saint John et elle est partenaire dans l'usine de gaz naturel liquéfié près du terminal d'exportation proposé



Rivage à Anthony's Cove Road, Red Head

par Énergie Est. Les plans actuels comprennent **18 grands réservoirs** de stockage, souvent appelés un « parc de réservoirs », directement en face de résidences sur le chemin Anthony's Cove, et ayant un capacité de stockage de jusqu'à 7,6 millions de barils. Une large jetée (débarcadère) serait construite dans la baie de Fundy au sud-ouest du quai actuel de Canaport LNG. Selon l'information actuelle, la jetée accommoderait jusqu'à deux superpétroliers pour leur chargement. La

dimension et l'ampleur du terminal portuaire d'exportation pourraient encore changer puisque TransCanada n'a pas encore annoncé où et si elle va construire un deuxième terminal pétrolier le long du fleuve Saint-Laurent. TransCanada a annulé ses plans pour un terminal pétrolier à Cacouna, au Québec, suite à l'opposition massive du public vis à vis ce plan, surtout à cause de l'habitat fragile des baleines bélugas qui serait probablement affecté.

Pétrole pour l'exportation

Bien que les défenseurs argumentent qu'Énergie Est est conçue de sorte à desservir les raffineries de l'Est du Canada, y compris la raffinerie Irving à Saint John, les analyses démontrent que le projet est essentiellement pour l'exportation. Selon les calculs basés sur la documentation de TransCanada et sur la capacité des raffineries canadiennes d'accepter du pétrole brut, il a été déterminé qu'environ 80 % du volume total quotidien circulant à travers l'oléoduc serait expédié hors du Canada.¹

L'Office national de l'énergie : un processus réglementaire défectueux

Avant d'aborder les répercussions du projet d'oléoduc Énergie Est jusqu'à la baie de Fundy, il est important d'étudier l'environnement réglementaire dans le cadre duquel le projet est évalué.

Les propositions relatives aux pipelines qui traversent les frontières provinciales, tel que le projet d'oléoduc Énergie Est, sont soumises à l'Office national de l'énergie (ONÉ), l'organisme réglementaire fédéral sur les projets énergétiques inter-juridictionnels. Fondé en 1959, l'ONÉ a subi des changements au fil des années. Il y eu des changements importants en 2012 ; les critiques, y compris le Conseil



Raffinerie Irving Oil, Saint John, Nouveau-Brunswick

de la conservation du Nouveau-Brunswick, argumentent que ces changements ont sévèrement limité la capacité des membres du public de participer aux audiences de l'ONÉ. Les échéanciers imposés sur le

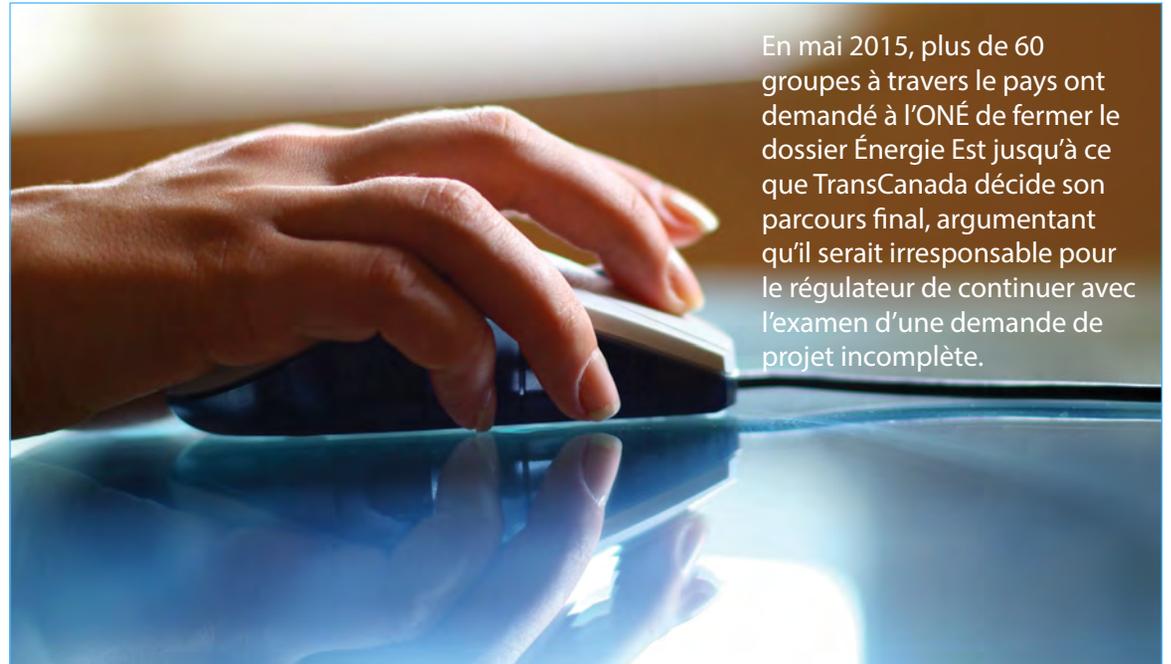
processus de révision de l'ONÉ menacent également d'étouffer d'importantes discussions et de limiter les consultations exigées par la constitution avec les Premières Nations, étant donné que des échéanciers

impératifs peuvent précipiter un processus réglementaire complexe. De plus, l'ONÉ n'a plus le dernier mot à dire sur la décision finale de construire ou non un oléoduc ; il ne fait tout simplement que soumettre ses conseils au gouvernement du jour, qui n'est aucunement obligé de suivre la recommandation.

Les changements au processus de l'ONÉ effectués en 2012 exigent maintenant que toutes les Premières Nations, les propriétaires fonciers, les membres du public et les organismes préoccupés doivent demander la permission de participer au déroulement des audiences. Afin d'être considérés éligibles, les demandeurs doivent démontrer qu'ils sont directement affectés par l'oléoduc ou bien qu'ils ont une expertise pertinente au projet. L'ONÉ décide ensuite qui peut participer au processus et qui peut rédiger une lettre de commentaire.

Les demandes de participer au processus de révision du projet de l'oléoduc Énergie Est devaient être soumises dès le 3 mars 2015, bien avant que la demande de TransCanada puisse être jugée complète.

Tel que mentionné ci-haut, TransCanada a effectué une révision majeure de la demande



En mai 2015, plus de 60 groupes à travers le pays ont demandé à l'ONÉ de fermer le dossier Énergie Est jusqu'à ce que TransCanada décide son parcours final, argumentant qu'il serait irresponsable pour le régulateur de continuer avec l'examen d'une demande de projet incomplète.

d'Énergie Est en annulant le terminal d'exportation à Cacouna, au Québec. En mai 2015, plus de 60 groupes à travers le pays ont demandé à l'ONÉ de fermer le dossier Énergie Est jusqu'à ce que TransCanada décide son parcours final, argumentant qu'il serait irresponsable pour le régulateur de continuer avec l'examen d'une demande de projet incomplète. L'ONÉ a refusé de fermer le dossier

et au contraire a continué avec le processus. Dans une lettre à toutes les parties du 16 juillet 2015, l'ONÉ annonçait la liste des intervenants autochtones et il déclarait qu'il allait bientôt décider à qui accorder le statut d'intervenant aux audiences, encore là avant que TransCanada eut même finalisé ses plans.

La baie de Fundy, un trésor naturel

Située dans le coin nord-est du golfe du Maine et nichée entre les côtes de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, la baie de Fundy est un environnement marin vraiment unique et impressionnant.

Deux fois par jours, 160 milliards de tonnes d'eau de mer se précipitent dans la baie de Fundy et en ressortent, créant ainsi les plus grosses marées au monde. Ces marées dramatiques réglementent un écosystème unique et diversifié. La baie de Fundy est exceptionnellement productive au niveau biologique, attirant plusieurs espèces de grosses baleines, de marsouins, de dauphins, de phoques, en plus de plusieurs espèces de poissons, d'oiseaux, de pétoncles, de palourdes, ainsi que de crustacés, tels que le homard et le krill.

Bien qu'elle soit séparée du reste du golfe du Maine par la frontière canado/américaine, la baie de Fundy est une partie intégrale de l'écosystème du golfe. Les marées dramatiques et les eaux relativement peu profondes de la baie de Fundy la rendent particulièrement productive, produisant du plancton (de petits organismes qui vivent près de la surface de l'eau) qui alimentent les espèces dans l'ensemble du golfe.

Les caractéristiques uniques de la baie de Fundy alimentent de vibrantes communautés



humaines, de même pour les communautés animales. Les eaux de la baie de Fundy peuvent se vanter de soutenir des pêches côtières dynamiques pour le homard, le hareng, les pétoncles, les oursins, l'alose, le gaspateau, le flétan, les palourdes et les bigorneaux. En plus du poisson sauvage, la récolte de légumes de mer (dulse, nori et laitue de mer, parmi tant d'autres) est



importante à l'échelle locale. Bien que les stocks de poissons de la baie de Fundy/du golfe du Maine ont changé de beaucoup au cours des dernières décennies, les eaux côtières soutiennent encore des pêches diverses. Les fruits de mer sauvages demeurent le pilier de la vie économique, culturelle et culinaire des communautés entourant la baie de Fundy, comme il en est le cas depuis des milliers d'années.

Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick : Champion d'une baie de Fundy sauvage

Le Conseil de la conservation du Nouveau-Brunswick (CCNB) fut l'une des premières organisations à accroître la sensibilisation générale des citoyens, des autres groupes environnementalistes et des institutions gouvernementales à propos des menaces à l'environnement marin de la baie de Fundy, ainsi qu'aux répercussions sur l'ensemble de l'écosystème du golfe du Maine. Grâce à l'attention concentrée et continue de son Programme marin, le CCNB a joué un rôle clé pour avancer des solutions et des contrôles supérieurs de pollution pour les 25 dernières années. De nos jours, le personnel continue à travailler étroitement avec les chercheurs, les communautés côtières, les Premières Nations, les agences et ministères du gouvernement, les pêcheurs et les associations de pêcheurs, le secteur touristique, ainsi que les organismes non-gouvernementaux. Grâce à une combinaison de recherches rigoureuses, au développement de relations plus étroites avec des groupes, des intervenants et des décisionnaires clés, en plus du dévouement du personnel pour atteindre des résultats au fil du temps, le Programme marin a été une force principale pour la préservation et la restauration d'habitats naturels, ainsi que dans le retrait de la pollution de l'écosystème de la baie de Fundy/ golfe du Maine.



Matthew Abbott, Sentinelle de la baie de Fundy

Activité industrielle existante dans la baie de Fundy

Des voies de circulation achalandées deviendront encore plus occupées

La baie de Fundy est déjà une région côtière industrialisée. Saint John est un port d'expédition très actif qui : reçoit des importations de pétrole brut et de gaz naturel liquéfié (GNL) ; exporte du potasse ; s'occupe du trafic de conteneurs, en plus d'un trafic régulier de bateaux de croisière.

Énergie Est n'est pas proposée dans un vacuum. Tel qu'indiqué ci-après, il y a plusieurs projets qui seront probablement proposés pour augmenter le trafic maritime au cours des prochaines années. Bien qu'Énergie Est soit probablement le plus gros contributeur unique à l'augmentation de la circulation maritime dans la baie de Fundy – soit de 115

à 290 pétroliers (selon que l'on annonce ou non une deuxième installation d'exportation)³ – il y a un bon nombre d'autres projets qui sont également prévus de contribuer aux augmentations du trafic pétrolier au cours des prochains 5 à 10 ans. Afin de répondre aux augmentations de la production de la Picadilly Mine, PotashCorp prévoit commencer à élargir son installation d'exportation cette année afin d'accroître l'exportation du potasse, passant de 60 à 70 bateaux jusqu'à 125 à 135 bateaux par année.⁴

L'installation d'importation de GNL exploitée par Canaport, située à côté du terminal marin proposé par Énergie Est, fait la demande pour la permission de changer à une installation d'exportation.⁵ Étant donné les conditions du marché, l'importation de GNL a été faible. Il est

probable qu'il y aurait encore beaucoup plus de trafic arrivant et repartant de l'installation d'exportation, quoique des estimations précises ne sont pas disponibles en ce moment.

Il y a également une installation d'importation et d'exportation de GNL proposée pour Robbinston, au Maine, dans la baie de Passamaquoddy, directement de l'autre côté de St. Andrews, au Nouveau-Brunswick. Les vaisseaux pour desservir cette installation, si elle est construite, entreraient dans la baie de Passamaquoddy à travers l'extérieur de la baie de Fundy. Tout au moins, on pourrait s'attendre à un autre 30 vaisseaux par année.⁶

Ce printemps, un nouveau terminal pour barges (péniches) à Lorneville, à Saint John Ouest, fut annoncé et qui va contribuer plus de trafic de barges dans la baie de Fundy.⁷

En juillet cette année, les gouvernements fédéral et provincial ont annoncé des améliorations du financement pour le terminal à conteneurs à Saint John Ouest, ce qui créerait la capacité d'augmenter la circulation de navires porte-conteneurs, en plus de permettre le trafic de bateaux encore plus gros.



Port de Saint John, Nouveau-Brunswick

C'est une baie bruyante là-bas : risques aux baleines causés par une augmentation du trafic des pétroliers

Tel qu'expliqué ci-après, il a été démontré que les activités industrielles existantes dans la baie de Fundy ont affecté négativement les animaux marins, surtout les grosses baleines, ainsi que les activités de la pêche traditionnelle. En plus du stress et de la perturbation causés par le bruit, les baleines sont également à risque d'être frappées par les bateaux, ce que l'on appelle des collisions avec des navires.

Les vaisseaux se déplaçant à travers l'eau font du bruit. Le bruit à basse fréquence créé par les gros navires est également dans la même gamme de fréquences utilisées par les grosses baleines pour communiquer, y compris la baleine franche de l'Atlantique Nord. Les baleines franches forment des groupes sociaux pendant qu'elles sont dans la baie de Fundy, une partie importante de leur cycle de vie, se fiant sur leur capacité de communiquer pour former de tels groupes. Grâce aux études effectuées dans la baie de Fundy, nous savons que les niveaux de bruit associés avec le trafic de gros vaisseaux (pétroliers) causent du stress aux baleines franches dans la baie de Fundy et aussi que les baleines franches crient plus fort que par le passé afin de pouvoir communiquer au-dessus des niveaux de bruits existants.



En 2001, *Rolland et al.* ont effectué une étude qui mesurait les hormones du stress dans les excréments des baleines franches dans la baie de Fundy. Suite aux attaques sur le World Trade Centre, à New York, le 11 septembre 2001, il y eu une diminution brève mais importante du trafic maritime dans la baie de Fundy. Ceci a présenté une opportunité d'évaluer si les baleines subissaient du stress associé avec le trafic maritime régulier. Cette recherche démontrait que lorsque les niveaux du bruit causés par le trafic maritime avaient diminué, les baleines franches démontraient moins de stress.⁸

En plus des preuves que les baleines sont stressées, nous savons également que les baleines franches doivent effectivement crier pour s'entendre les unes les autres par dessus

le bruit du trafic. Parks et al. ont démontré que les baleines franches augmentent l'amplitude de leurs cris pour compenser pour le bruit ambiant accru causé par le trafic pétrolier dans la baie de Fundy. De fait, les baleines franches sont assujetties à plus de bruit de fond dans la baie de Fundy qu'elles ne le sont dans leurs autres régions d'habitat, tel qu'à Cape Cod et au large de la côte de l'état de Georgia.⁹ Discutant sa recherche avec *Discovery News*, la Dr. Susan Parks comparait l'expérience des baleines franches avec le bruit du trafic maritime avec ce que serait l'expérience des humains avec le bruit de la circulation : « *Sur un chemin de campagne, une seule automobile qui passe augmenterait le bruit dont vous feriez l'expérience pendant une courte période de temps... Par contre, debout près d'une rue du centre-ville durant l'heure de pointe, vous auriez à la fois des niveaux de bruit plus élevés et plus continus.* »¹⁰

Dans le même article, la Dr. Parks avertit que : « *lorsque le bruit excède un certain niveau, les baleines franches ne seront pas capables d'augmenter suffisamment l'amplitude de leurs cris pour compenser.* »¹¹

L'augmentation du trafic pétrolier augmente aussi les risques de collision avec les baleines franches et autres gros mammifères qui dépendent sur de grandes surfaces pour nager et trouver de la nourriture. Par le passé, les collisions avec les navires étaient l'un des risques primaires aux baleines franches dans la baie de Fundy. Il faut noter qu'en 2003, la voie maritime dans la baie de Fundy fut déplacée afin d'atténuer les collisions des navires avec les baleines franches de l'Atlantique Nord.¹²

Bien qu'aucune collision du genre n'a été rapportée depuis 2003, les baleines franches et autres espèces de baleines ont toujours besoin de passer à travers cette voie maritime. De plus, les baleines pourraient commencer à se rassembler plus proche de la voie maritime si leurs sources de nourriture se déplacent. Une augmentation du trafic causée par Énergie Est, ainsi que d'autres augmentations potentielles du trafic causées par le transport de GNL, de potasse, des barges et des conteneurs mèneraient à une voie maritime d'autant plus achalandée.

À mesure que le trafic augmente dans la voie maritime, les baleines feront face à un bien plus grand risque en passant devant et entre les pétroliers.



Photo by Florida Fish and Wildlife Conservation Commission, taken under NOAA research permit # 15-468

Baleine franche de l'Atlantique Nord et son veau



Énergie Est augmente le risque de déversements de pétrole

Si un déversement de pétrole conventionnel ou de bitume dilué (dilbit) devait se produire, il se répandrait fort probablement très rapidement et sur une grande superficie étant donné les marées extrêmes de la baie de Fundy, tel que démontré par des exemples précédents, qui seront abordés plus loin. Les déversements dans la baie de Fundy par le passé n'ont pas été nettoyés en mer et certains furent perdus dans le brouillard et la mauvaise température (les agences responsables ne furent pas capables de repérer et localiser un déversement à cause des conditions météorologiques).

Bien que la baie de Fundy est témoin du transport du pétrole brut depuis longtemps, Énergie Est amènerait d'importantes quantités de dilbit dans la baie de Fundy pour la première fois. Tel que démontré lors des déversements de bitume dans les eaux douces, tel que le déversement dans la rivière Kalamazoo, au Michigan¹³, le bitume ne se comporte pas toujours comme du pétrole conventionnel lorsque déversé dans de l'eau douce. Cependant, des discussions ont eu lieu sur comment le bitume se comporterait probablement dans l'eau salée. En 2013, un rapport fédéral canadien confirmait que lorsque le dilbit est mélangé avec du sédiment dans de l'eau salée, il forme des « boulettes de



goudron » et s'enfonce par la suite.¹⁴ Étant donné le montant de temps qui fut nécessaire par le passé pour trouver du pétrole déversé dans la baie de Fundy, la probabilité réelle que le pétrole s'enfonce avant que l'on puisse même le capturer ajoute donc un plus grand risque environnemental à la baie de Fundy/au golfe du Maine provenant du projet d'oléoduc Énergie Est.

Cependant, la possibilité que le bitume s'enfonce n'est pas le seul nouveau risque menaçant la baie de Fundy et le golfe du Maine si un déversement devait se produire. En mai 2014, le Ministre fédéral des Transports annonçait que, dans le cadre du Programme de sécurité des pétroliers (navires-citernes) de classe mondiale, « les barrières juridiques sur l'utilisation des dispersants et autres alternatives de nettoyage » seraient retirées.¹⁵

Les dispersants sont des produits chimiques utilisés pour briser le pétrole en surface en de plus petites particules qui se distribuent dans la colonne d'eau. Il est important de noter que les dispersants ne réduisent pas le montant de pétrole dans l'environnement, mais plutôt qu'il l'amène en dessous de la surface de l'eau au lieu de le déplacer en surface. Il y a un débat en cours sur la toxicité des dispersants et à savoir si les dispersants mélangés avec du pétrole sont de fait plus toxiques que le pétrole à lui seul. Une étude en 2012 effectuée par le « Georgia Institute of Technology », aux États-Unis, et à la « Universidad Autonoma de Aguascalientes », au Mexique, a démontré qu'un mélange de pétrole et de dispersant pouvait être jusqu'à 52 fois plus toxique que le pétrole seul pour certains organismes marins importants.¹⁶

Historique de déversements précédents

Afin de mieux comprendre les risques de déversements de pétrole à l'avenir, il est informatif d'examiner ce qui s'est produit lorsque du pétrole fut déversé dans la baie de Fundy par le passé.

1979

Le **20 août 1979**, le pétrolier George M. Keller a déversé du carburant à base de pétrole brut pendant le déchargement de pétrole à Canaport, près de Saint John, N.-B.¹⁷ Le déversement, estimé à 1,5 tonnes de pétrole brut,¹⁸ s'est déplacé en direction sud-ouest vers le Parc provincial de New River Beach. Le déversement a rencontré un barrage à poisson (un grand piège à hareng) près de New River Beach, endommageant la ficelle et le filet, et rendant invendable 1 500 tonneaux de hareng, d'une valeur de 127 500 \$.¹⁹

1989

Le **18 juin 1989**, le pétrolier Carmague a débordé de carburant pendant son remplissage. Le débordement s'est produit dans le brouillard et, triste à dire, « le montant réel du déversement de pétrole ne pouvait pas être déterminé exactement, »²⁰ Au début, le déversement fut rapporté comme n'étant que de quelques litres, mais il fut éventuellement estimé à 480 barils.²¹ En ce qui a trait à ce déversement, le rapport annuel 1992-1993 de la « Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires » déclare que « Dans les éléments fournis le 10 septembre 1992, il est allégué par la Couronne que plusieurs ressources et industries furent menacées par la pollution, telles que : la pêche du homard qui était en cours ; l'aquaculture dans la région adjacente d'une valeur de 58 000 000 \$; un important refuge pour les oiseaux de mer ; ainsi que la base touristique dans la région de la baie de Fundy, en plus des sections du Parc Fundy et de ses plages.²²

1994

Le **11 janvier 1994**, le pétrolier Tito Tapias a déversé du combustible de soute pendant le remplissage.²³ À l'origine, on ne rapportait que seulement un ou deux barils ; plus tard, les estimations indiquaient un déversement d'entre 17 et 34 tonnes.²⁴ La marée noire a traversé la baie de Fundy et a touché terre le 1er février près de Digby, N.-É., de Delap Cove jusqu'à Hampton (veuillez noter qu'elle flottait dans la baie de Fundy pendant trois semaines avant de toucher terre).²⁵ Les opérations de nettoyage des rivages furent retardés jusqu'au 14 février à cause de la mauvaise température.²⁶

2007

Les **18 et 19 février 2007**, il y eu un déversement qui ne fut pas évalué ou dépisté à cause de la mauvaise température et du brouillard. On ne sait pas se qui est arrivé à ce déversement.²⁷



Les pêches traditionnelles, un patrimoine dynamique et divers mis à risque par Énergie Est

La pêche traditionnelle

La pêche traditionnelle a été et est encore la pierre angulaire de l'économie et de la culture des communautés entourant la baie de Fundy/le golfe du Maine depuis des milliers d'années. Longtemps avant le contact avec les Européens, le système de la baie de Fundy/du golfe du Maine, ainsi que les rivières qui s'y jettent, soutenaient diverses sociétés Wabanaki dynamiques, les premiers habitants de ce que l'on appelle maintenant la Nouvelle-Angleterre et les Maritimes. Les peuples Passamaquoddy, Mi'kmaq, Malécite, Penobscot et Abénaki dépendaient tous sur les palourdes, le saumon, le marsouin, la goberge et autres poissons de fond, le hareng, le gaspateau, ainsi que sur d'innombrables autres espèces appartenant à la baie de Fundy/au golfe du Maine. Bien que la baie de Fundy a connu des déclinés importants durant le dernier siècle, la baie alimente encore les peuples Wabanaki, ainsi que les nombreux colons pour qui la baie de Fundy et le golfe du Maine sont devenus leur pays depuis des centaines d'années. Présentement, la baie de Fundy soutient environ 5 000 emplois directement liés à la pêche.²⁸



Le homard et les pétoncles sont présentement les pêches sauvages de base dans la baie de Fundy et le nord du golfe du Maine, quoiqu'il y a aussi d'autres pêches pour le hareng, les oursins de mer, l'alose, le gaspateau, le flétan, les palourdes et les bigorneaux. La récolte des légumes de mer est également importante dans certaines régions. La principale préoccupation pour la pêche traditionnelle, c'est le risque d'un déversement de pétrole qui affecterait sévèrement l'environnement sur lequel elle dépend. Étant donné que la plupart des espèces recherchées vivent sur le fond, cela signifie que la possibilité de transporter de larges quantités de bitume -- qui s'enfoncerait probablement dans l'eau de mer en cas de déversement -- cause des inquiétudes additionnelles aux pêcheries qui doivent déjà faire face à d'importantes activités reliées aux combustibles fossiles et autres activités de transport maritime.

Les terminaux portuaires, ainsi que le trafic pétrolier connexe, vont perturber et déplacer les activités de pêche actuelles et futures, surtout autour du port de Saint John, mais



aussi d'une certaine façon sur toute la longueur de la voie maritime à travers la baie de Fundy et dans le golfe du Maine, affectant ainsi les activités de pêche en Nouvelle-Écosse, au Maine et au Nouveau-Brunswick. La pêche adjacente aux transports des combustibles fossiles et autres activités de transport maritime représente de sérieux défis de logistique pour les pêcheurs parce qu'ils sont forcés de naviguer autour des gros vaisseaux et remorqueurs qui ont généralement le

droit de passage. Quand les pétroliers et les remorqueurs naviguent dans les aires de pêche, ils déplacent ou détruisent souvent l'équipement de pêche. La perte de casiers à homard est un problème continu dans le port de Saint John. Même si l'industrie de la pêche a été proactive en essayant de récupérer les casiers perdus, la perte d'équipement continue encore à cause des activités existantes. Un trafic accru pourrait probablement l'aggraver.

De plus en plus, les consommateurs sont capables de dépister d'où viennent leurs fruits de mer haut de gamme. La réputation d'une région est donc cruciale au succès de son industrie de la pêche. Une industrialisation accrue, surtout si un déversement a lieu, pourrait endommager la réputation méritoire de la baie de Fundy comme ayant un environnement relativement vierge qui produit des fruits de mer sains et mettre à risque les emplois locaux reliés à la pêche.

Tourisme

La baie de Fundy et le golfe du Maine ont une réputation bien méritée comme étant des aires naturelles spéciales. Il n'est donc pas surprenant que les gens de tout le Canada et autour du monde viennent visiter la région pour vivre l'expérience des hautes marées, des fruits de mer délicieux, de la culture locale vibrante et d'un écosystème marin dynamique. En 2009, la baie de Fundy était finaliste dans un concours mondial pour nommer les 7 *Nouvelles merveilles de la nature*, ce qui souligne le fait que la baie de Fundy est reconnue à l'échelle internationale comme étant un trésor écologique.

L'industrie de l'écotourisme dépend de la présence de plusieurs animaux charismatiques qui visitent la baie de Fundy sur une base saisonnière ou bien qui y vivent à l'année longue, y compris les baleines, les marsouins, les phoques, la môle (poisson lune), les requins et les oiseaux de mer. Le bruit des pétroliers peut heurter les baleines et autres animaux, les chassant des zones où le tourisme a lieu. Les déversements de pétrole ou les collisions avec les navires qui heurtent les baleines ou autres animaux vont nuire sérieusement à l'industrie de l'écotourisme. Quand les animaux sur lesquels dépendent les exploitants des entreprises de tourisme sont perturbés et



heurtés, cela affecte les emplois le long des côtes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse.

Les touristes viennent jouir de la baie de Fundy à cause de sa réputation méritoire comme étant une aire marine dynamique et stimulante. Une industrialisation accrue de la baie, surtout dans le cas d'un déversement de pétrole, va endommager cette réputation et rendre d'autant plus difficile l'attrait des touristes dans le cadre d'un marché touristiques très compétitif.



Conclusions

Même si le projet d'oléoduc Énergie Est pourrait générer des profits importants pour ses promoteurs, il devrait être inquiétant pour ceux et celles qui aiment et qui dépendent de la baie de Fundy et du golfe du Maine. Bien qu'elle subit déjà un stress important causé par l'activité industrielle existante, par les changements climatiques et l'instabilité des populations du poisson et des autres

animaux, la baie de Fundy demeure un écosystème marin dynamique qui soutient des communautés côtières vibrantes. Il est essentiel que les régions très productives de la baie de Fundy soient protégées de stress additionnels afin qu'elles puissent être fortes assez pour résister aux changements environnementaux et continuer à soutenir leurs communautés longtemps dans l'avenir.

En ce qui a trait à la protection des habitats divers et uniques de l'écosystème de la baie de Fundy et du golfe du Maine, tenant également compte du grand nombre d'emplois actuels dans la région grâce aux pêches traditionnelles et au tourisme, le Conseil de la conservation soumet les recommandations suivantes à la compagnie TransCanada Corp. et aux décisionnaires :

1

Pêches et Océans Canada, avec l'aide de Transports Canada, devrait recevoir le mandat d'effectuer une évaluation du bruit causé par le trafic maritime dans la baie de Fundy afin de déterminer les impacts actuels du bruit marin sur les mammifères marins et pour déterminer les seuils critiques actuels du bruit qui augmenteraient les impacts sur les mammifères marins dans la baie de Fundy.

2

En demandant l'aide des agences fédérales appropriées, telles que la Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada, ainsi que Parcs Canada, le gouvernement provincial devrait commander une évaluation indépendante des impacts d'un trafic pétrolier (navires-citernes) accru, du bruit accru et d'un déversement de bitume sur les industries de la pêche et du tourisme, ainsi que sur leurs emplois connexes, dans la baie de Fundy.

3

Le ministère des Pêches et des Océans devrait entamer un processus, qui inclut la participation des parties prenantes dans les pêches, le tourisme et la science, afin de créer et mettre en application un plan de gestion des zones côtières, qui pourrait inclure des Zones de protection marine dans la baie de Fundy, et qui tient compte des seuils critiques du bruit causé par le trafic des pétroliers sur la vie aquatique, surtout sur la baleine franche de l'Atlantique Nord, une espèce menacée inscrite dans la *Loi sur les espèces en péril du Canada*.

4

L'effet du bitume dilué sur les citernes de cargaison dans lesquelles le dilbit est entreposé durant le transport par les navires-citernes (pétroliers) est essentiellement inconnu. Transports Canada devrait commander une analyse complète et indépendante des risques posés par le transport du bitume dilué par navires-citernes.

Soumet les recommandations suivantes à la compagnie TransCanada Corp. et aux décisionnaires :

5

La province du Nouveau-Brunswick doit amorcer une Évaluation des impacts sur l'environnement, séparément de celle de l'Office national de l'énergie, afin d'examiner et d'évaluer les intérêts de la province et les risques pour la baie de Fundy.

6

Le ministère des Pêches et des Océans, ainsi que la Garde côtière canadienne, devraient recevoir le mandat d'effectuer une évaluation de leur capacité d'intervention d'urgence en cas d'accidents de pétroliers ou de déversements de bitume dans la baie de Fundy, étant donné les caractéristiques uniques de la baie, y compris ses marées extrêmes et le brouillard.

7

Le processus de l'Office national de l'énergie devrait être révisé et amélioré pour le rendre plus juste et plus facile aux communautés et aux membres du public de recevoir l'information et soumettre leurs commentaires dans les deux langues officielles, en ce qui a trait au processus d'examen relié à l'oléoduc et au terminal de stockage.

8

Le gouvernement fédéral doit entamer une vaste consultation véritable auprès des communautés des trois Premières Nations du Nouveau-Brunswick en ce qui a trait aux droits inhérents, ainsi qu'aux utilisations traditionnelles et actuelles de la baie de Fundy par les peuples Mi'kmaq, Woloastoqiyik (Malécite) et Passamaquoddy.

9

Enfin, il n'y a aucun besoin d'accepter le risque d'un oléoduc et d'un trafic accru des superpétroliers sur notre baie de Fundy. Tous les niveaux de gouvernement doivent s'engager à augmenter les investissements dans les programmes d'efficacité énergétique et dans la production d'énergie renouvelable de sorte à créer des emplois, à réduire la pollution causant les changements climatiques et à mieux positionner les communautés pour qu'elles soient compétitives dans l'économie mondiale émergente produisant peu de carbone.

Notes :

¹ Shelley Kath for Council of Canadian, Ecology Action Centre, Environmental Defense, and Équiterre, "TransCanada's Energy East: An Export Pipeline, NOT for Domestic Gain", March 2014. <http://environmentaldefence.ca/reports/transcanada%E2%80%99s-energy-east-export-pipeline-not-domestic-gain>
Export percentage updated through personal communication with Shelly Kath, report author.

² Sheri Young, Letter to "All Interested Parties," National Energy Board, July 16, 2015, https://docs.neb-one.gc.ca/ll-eng/llisapi.dll/fetch/2000/90464/90552/2432218/2540913/2543424/2798600/Letter_to_all_Parties_-_A4R5C2.pdf?nodeid=2798386&vernum=-2

³ TransCanada, "Energy East Pipeline Project, Project Description," Volume 6, March 2014, page 7-2 and 7-18, https://docs.neb-one.gc.ca/ll-eng/llisapi.dll/fetch/2000/90464/90552/2432218/2540913/2543426/2540590/Vol_6B_Facility_Design-Marine_Terminals%2C_General_and_Site-Specific_-_A4D9D6.pdf?nodeid=2541347&vernum=-2.

⁴ 175 pétroliers étaient estimés pour le terminal marin de Cacouna, maintenant annulé. 115 pétroliers furent estimés pour le terminal marin Canaport à Saint John, N.-B. Sans aucun autre terminal marin d'exportation proposé en ce moment, nos estimations supérieures des pétroliers faisant escale à Canaport considèrent la possibilité qu'il s'agirait du seul terminal d'exportation.

⁵ CBCL Limited, "PotashCorp Marine Terminal Expansion Environmental Impact Assessment: Registration Document," March 19, 2015, P. 4.

⁶ See e.g. Robert Jones, « Repsol fait la demande d'exporter du GNL à partir de Canaport : la compagnie espagnole est indécise à savoir si elle va aller de l'avant avec une conversion de plusieurs milliards de dollars à son usine » ("Repsol applies to export LNG from Canaport: Spanish company undecided on whether to proceed with multi-billion dollar plant conversion," CBC News, Feb 12, 2015, <http://www.cbc.ca/news/canada/new-brunswick/repsol-applies-to-export-Ing-from-canaport-1.2954857>)

⁷ Downeast LNG Website, "Marine Environment and Ship Navigation," <http://www.downeastlng.com/marine.php>.

⁸ See e.g. CBC News, « Saint John obtient un terminal pour barges (péniches) d'une valeur de 7,5 millions de dollars : l'APÉCA, le gouvernement du Nouveau-Brunswick et Saint John Industrial Parks contribuent à cette installation » ("Saint John lands \$7.5M barge terminal: ACOA, New Brunswick government and Saint John Industrial Parks contributing to facility," CBC News, April 7, 2015, <http://www.cbc.ca/news/canada/new-brunswick/saint-john-lands-7-5m-barge-terminal-1.3023341>). Rolland, R.M., Parks, S.E., Hunt, K.E., Castellote, M., Corkeron, P.J., Nowacek, D.P., Wasser, S.K., and Kraus, S.D. 2012. « Preuve que le bruit des bateaux augmente le stress chez les baleines franches » ("Evidence that ship noise increases stress in right whales.") Proceedings of the Royal Society. 279: 2363-2368. Available online: <http://rspb.royalsocietypublishing.org/content/279/1737/2363>.



⁹ Parks, S.E., Urazghildiev, I., and Clark, C.W. 2009. "Variability in ambient noise levels and call parameters of North Atlantic right whales in three habitat areas," *Journal of the Acoustical Society of America* 125(2): 1230-1239. doi: 10.1121/1.3050282

¹⁰ Jennifer Viegas, "Whales Scream Over Noise Pollution," *Discovery News*, July 6, 2010, <http://news.discovery.com/animals/whales-dolphins/whales-scream-noise-pollution.htm>.

¹¹ *ibid*

¹² See e.g. *CBC News*, "Ships set to give right whales wider berth," *CBC News*, July 1, 2003, <http://failover2.cbc.ca/news/canada/ships-set-to-give-right-whales-wider-berth-1.406454>

¹³ See e.g. Dan Frosch, "Amid Pipeline Debate, Two Costly Cleanups Forever Change Towns," *The New York Time*, August 10, 2013, http://www.nytimes.com/2013/08/11/us/amid-pipeline-debate-two-costly-cleanups-forever-change-towns.html?_r=0.

¹⁴ *Environment Canada Emergencies, Science and Technology; Fisheries and Oceans, Canada Centre for Offshore Oil, Gas and Energy Research; Natural Resources Canada, CanmetENERGY. "Properties, Composition and Marine Spill Behaviour, Fate and Transport of Two Diluted Bitumen Products from the Canadian Oil Sands". Government of Canada, Ottawa, 2013. Available online: http://www.ec.gc.ca/scitech/6A2D63E5-4137-440B-8BB3-E38ECED9B02F/1633_Dilbit%20Technical%20Report_e_v2%20FINAL-s.pdf.*

¹⁵ « Notes d'allocution pour l'honorable Lisa Raitt, ministre des transports, à l'occasion de l'annonce de nouvelles mesures pour renforcer le système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes ("Speaking notes for The Honourable Lisa Raitt, Minister of transport at an event to announce new measures to strengthen a world-class tanker safety system," May 13, 2014, <http://news.gc.ca/web/article-en.do?nid=847529>.)

¹⁶ Rico-Martínez, Roberto, Terry W. Snell, and Tonya L. Shearer. "Synergistic Toxicity of Macondo Crude Oil and Dispersant Corexit 9500A® to the *Brachionus Plicatilis* Species Complex (Rotifera)." *Environmental Pollution* 173 (2013): 5–10.

¹⁷ *Maritime Pollution Claims Fund, "1982-1983 Maritime Pollution Claims Fund Annual Report," Maritime Pollution Claims Fund, 1983, Page 7.*

¹⁸ *Ship-source Oil Pollution Fund, "Ship-source Oil Pollution Fund - The Administrator's Annual Report 1989-1990," Ship-source Oil Pollution Fund, 1990, Page 11.*



¹⁹ *Maritime Pollution Claims Fund, "1982-1983 Maritime Pollution Claims Fund Annual Report," Maritime Pollution Claims Fund, 1983, Page 7.*

²⁰ *Ship-source Oil Pollution Fund, "Ship-source Oil Pollution Fund - The Administrator's Annual Report 1989-1990," Ship-source Oil Pollution Fund, 1990, Page 9.*

²¹ *Ship-source Oil Pollution Fund, "Ship-source Oil Pollution Fund - The Administrator's Annual Report 1997-1998," Ship-source Oil Pollution Fund, 1998, Page 17.*

²² *Ship-source Oil Pollution Fund, "Ship-source Oil Pollution Fund - The Administrator's Annual Report 1992-1993," Ship-source Oil Pollution Fund, 1993, Page 16.*

²³ *Ship-source Oil Pollution Fund, "Ship-source Oil Pollution Fund - The Administrator's Annual Report 1995-1996," Ship-source Oil Pollution Fund, 1996, Page 2.*

²⁴ *Ship-source Oil Pollution Fund, "Ship-source Oil Pollution Fund - The Administrator's Annual Report 1995-1996," Ship-source Oil Pollution Fund, 1996, Page 21.*

²⁵ *Ship-source Oil Pollution Fund, "Ship-source Oil Pollution Fund - The Administrator's Annual Report 1995-1996," Ship-source Oil Pollution Fund, 1996, Page 20.*

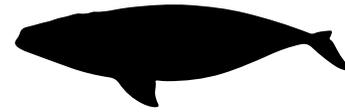
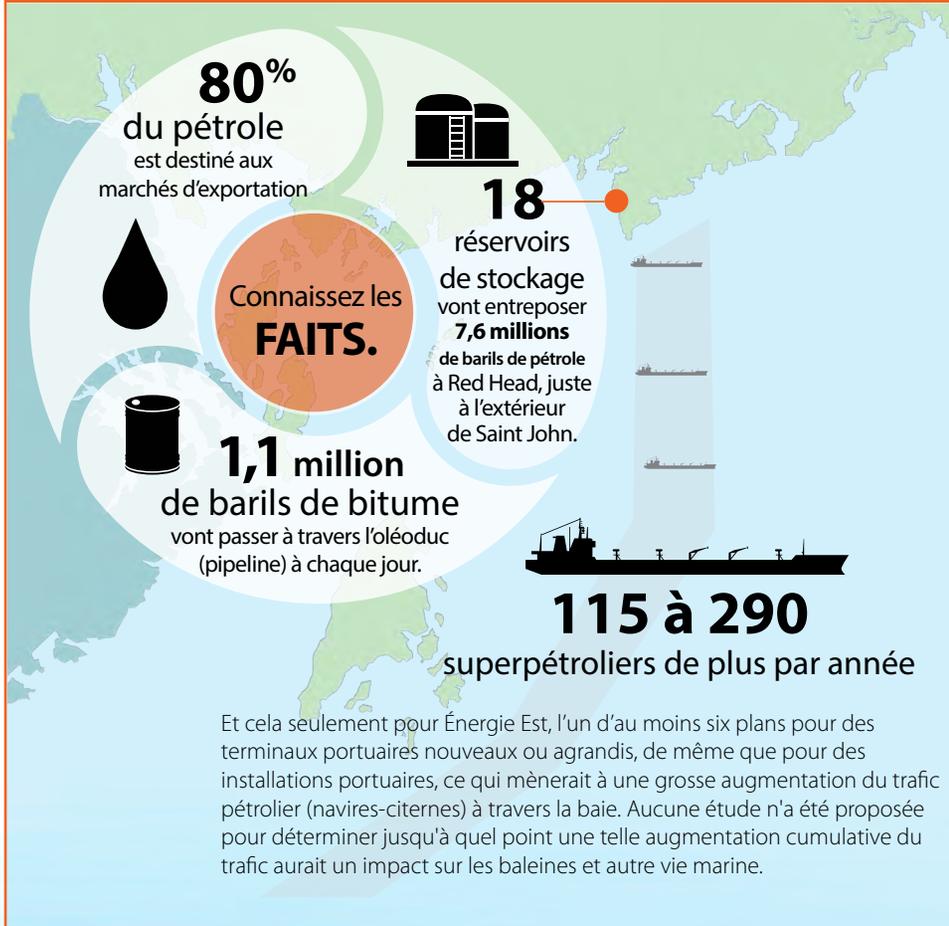
²⁶ *Ship-source Oil Pollution Fund, "Ship-source Oil Pollution Fund - The Administrator's Annual Report 1995-1996," Ship-source Oil Pollution Fund, 1996.*

²⁷ *Emails from Andrew Boyne, Canadian Wildlife Service, Environment Canada to Environmental NGOs in South West New Brunswick, "Oil slick in the Bay of Fundy," February 19, 2007, and "Oil spill in the Bay of Fundy – Update", February 20, 2015.*

²⁸ *Personal Communication with Maria Recchia, Executive Director of Fundy North Fishermen's Association.*



Un trafic pétrolier et des boulettes de goudron : ce que l'oléoduc Énergie Est signifie pour la baie de Fundy et le golfe du Maine



510 Baleines franches en péril existent de nos jours.

Les baleines franches en péril voyagent à travers la baie de Fundy durant leur migration annuelle. Un trafic pétrolier accru augmente les risques de collisions des baleines avec les navires ; le bruit des pétroliers cause du stress chez les baleines.



Des milliers

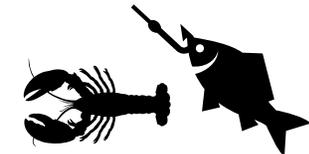
de touristes visitent chaque année.

Les touristes sont attirés par la beauté naturelle de l'une des côtes à marées les plus dynamiques et les écosystèmes les plus biologiquement productifs à travers le monde. Plusieurs communautés locales dépendent de l'écotourisme.



75 communautés le long de la baie de Fundy

Un trafic accru des pétroliers signifie une augmentation des risques de déversements de pétrole lorsque les pétroliers se ravitaillent. Il y a une historique de 4 déversements des pétroliers faisant le plein dans la baie de Fundy.



5000 pêcheurs dépendent de la baie.

Le risque d'un déversement va menacer le moyen d'existence de milliers de pêcheurs locaux. Un trafic accru des pétroliers perturbe les zones de pêche et les hélices des bateaux coupent les lignes de casiers.

