

Déverser des mythes

Mémoire déposé dans le cadre de l'enquête et de l'audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sur le Projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada - section québécoise



20 avril 2016

À propos d'ENvironnement JEUnesse

Créé en 1979, ENvironnement JEUnesse (ENJEU) est un organisme d'éducation relative à l'environnement qui vise à conscientiser les jeunes du Québec aux enjeux environnementaux, à les outiller à travers ses projets éducatifs et à les inciter à agir dans leur milieu. ENJEU est un réseau qui valorise le développement de l'esprit critique et qui donne la parole aux jeunes engagés afin qu'ils fassent connaître leurs préoccupations, leurs positions et leurs solutions concernant les enjeux environnementaux actuels.

Nos objectifs sont les suivants :

- Développer les connaissances, les attitudes et les habiletés des jeunes pour qu'ils puissent agir en tant qu'agents multiplicateurs dans leur milieu ;
- Informer et former les jeunes et les intervenants sur des enjeux environnementaux ;
- Rassembler et motiver les jeunes, les groupes de jeunes et les intervenants dans un réseau dynamique et favoriser les échanges à l'intérieur et à l'extérieur de ce réseau ;
- Concevoir, diffuser et mettre à jour des projets, des animations et du matériel pédagogique, ainsi que des outils de soutien à l'action, pour les jeunes ;
- Assurer le rayonnement d'ENJEU dans les milieux de l'éducation, de la jeunesse et de l'environnement ;
- Participer à des consultations et des débats publics sur

- les enjeux environnementaux et y promouvoir la place des jeunes et de l'éducation relative à l'environnement ;
- Initier les jeunes à la vie démocratique et à la gouvernance d'une organisation communautaire.

Les activités d'implication citoyenne et projets pédagogiques d'ENJEU touchent divers enjeux, dont la gestion des matières résiduelles, le transport et l'énergie, les changements climatiques, la consommation responsable, l'eau, et l'intégration du développement durable en milieu institutionnel et commercial.

Description de l'équipe

Ce mémoire a été préparé par : Maxime Baril, Stéfany Chevalier, Catherine Gauthier, Dardan Isufi, Jérôme Normand et Amélie Trottier-Picard

Mots-clés : climat, sables bitumineux, GES, accord de Paris, oléoduc, train, sécurité, transport du pétrole, milieux naturels, biodiversité, déversement, risques, environnement, investissement, énergies fossiles, énergies renouvelables, écofiscalité, économie verte

Remarques préliminaires

Seule la procédure complète d'évaluation environnementale prévue par la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) est en mesure de garantir minimalement les droits d'information et de participation des Québécois et leur droit à un environnement sain et respectueux de la biodiversité.

ENvironnement JEUnesse exige le respect des articles 31.1 et suivants de la LQE et de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, énonçant que tout oléoduc de plus de 2 km est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et requiert l'obtention d'un certificat d'autorisation du gouvernement du Québec. Il s'agit d'une procédure obligatoire d'évaluation et d'autorisation en vigueur depuis plus de 35 ans.

Or, la procédure d'audience publique qui se déroule en ce moment en vertu de l'article 6.3 de la LQE est l'équivalent d'un mandat tronqué au BAPE, une disposition qui ne sert pas normalement à l'évaluation d'un projet spécifique. ENvironnement JEUnesse dénonce le dangereux précédent de la procédure en cours.

La principale lacune de ce processus tronqué tient de l'absence d'une étude d'impacts réalisée suite à une directive qui aurait

intégré les préoccupations de tous les ministères du Québec. Sans cette étude, toute la consultation est faussée, tout comme l'autorisation qui pourrait en découler. La lecture des transcriptions du BAPE montre bien que les commissaires ont été souvent embêtés par ces lacunes (aucune consultation ministérielle en amont, questions autochtones, etc.) et de nombreuses questions sont restées sans réponse.

Ultérieurement, il faudrait que la portion BAPE et participation publique de la procédure éventuelle sous l'article 31.1 et suivants de la LQE soit reprise dans son entièreté et qu'il n'y ait pas d'escamotage en raison de la présente consultation publique tronquée.

1. Introduction

Le projet d'oléoduc Énergie Est de TransCanada est « un projet de pipeline de 4 600 km qui transporterait environ 1,1 million de barils de pétrole par jour, de l'Alberta et de la Saskatchewan vers les raffineries de l'Est du Canada et le terminal portuaire de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick » (BAPE, 2016 : 1). Le projet d'oléoduc permettrait ainsi aux pétrolières d'augmenter drastiquement la production et l'exportation du pétrole issu des sables bitumineux. Pour ce faire, TransCanada souhaite convertir « un gazoduc de 3 000 km et vieux de 40 ans à certains endroits en un oléoduc en plus de construire un nouveau, long de 1 600 km qui partirait près de la frontière ontarienne pour traverser le Québec et se rendre au Nouveau-Brunswick » (Greenpeace, 2016).

Devant la forte opposition des citoyens, TransCanada a abandonné la construction d'un port pétrolier à Cacouna. L'oléoduc Énergie Est comprendrait tout de même 625 km de canalisation principale sur le territoire québécois (BAPE, 2016 : 1). Depuis le 17 décembre 2015, on connaît la totalité du tracé proposé pour la section québécoise de l'oléoduc (BAPE, 2016 : 1). C'est dans ce contexte que le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques a confié au BAPE le mandat de mener une enquête et une audience publique sur la section québécoise du projet d'oléoduc Énergie Est. La commission d'enquête invite les citoyens et les organismes à s'exprimer sur

le projet, et plusieurs ont déjà fait entendre leur opposition.

Plus tôt cette année, les 82 municipalités qui forment la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ont annoncé leur opposition au projet d'oléoduc Énergie Est, entre autres en raison de la menace à la qualité de l'eau potable associée au projet (Environmental Defence Canada, 2016 : 17). Les municipalités ne sont pas les seules à émettre des préoccupations sérieuses au sujet du projet. Au sein des groupes communautaires en environnement, le projet d'oléoduc Énergie Est de TransCanada ne passe pas.

ENvironnement JEUnesse a eu l'occasion de faire entendre son opposition au projet d'oléoduc Énergie Est de TransCanada à plusieurs reprises dans la dernière année, en plus de prendre part au débat plus large sur les hydrocarbures :

- Dans le cadre de la consultation publique sur le projet d'oléoduc Énergie Est de TransCanada, ENvironnement JEUnesse a présenté un mémoire le 8 octobre 2015 à la commission de l'environnement de la CMM. ENvironnement JEUnesse dit non à ce projet, car la construction d'un oléoduc pour le transport de pétrole revient à avancer à reculons (ENJEU, 2015a) !

- Le 13 novembre 2015, ENvironnement JEUnesse a participé à la consultation en ligne sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles de Montréal. ENvironnement JEUnesse s'est penché sur l'une des cinq thématiques soumises à la consultation menée par l'Office de consultation publique de Montréal, à savoir les habitudes de vie des personnes. Nous avons suggéré de soutenir les projets d'éducation relative à l'environnement, de miser davantage sur la jeunesse et de mettre en place des infrastructures pour encourager les changements de comportement.
- Le 16 novembre 2015, aux côtés de nombreux groupes environnementaux et groupes citoyens, ENvironnement JEUnesse a dénoncé les consultations entreprises par le gouvernement du Québec sur la filière des hydrocarbures et l'évaluation propre à Anticosti. Intitulé « Énergies et consultations de dinosaure : non merci ! », le mémoire expose en quatre points pourquoi ces consultations sont inacceptables : (1) un biais évident en faveur de l'exploitation et du transport des hydrocarbures ; (2) un échancier de travail imposé par l'industrie ; (3) des études incomplètes, indisponibles et non révisées par les pairs ; et (4) un déni des principes de participation du public (ENJEU, 2015b). Suite à la sortie publique des groupes environnementaux, le gouvernement du Québec a annoncé qu'il étendait la date limite pour déposer un mémoire ou pour y apporter un addenda de deux semaines après le dépôt de la dernière étude prévue au Plan d'acquisition de connaissances additionnelles.
- Le 2 mars 2016, ENvironnement JEUnesse a déposé un mémoire à l'Office de consultation publique de Montréal

dans le contexte de la consultation sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles de la collectivité montréalaise. L'organisme a relevé que le culte de la voiture est encore bien présent dans la métropole. Le mémoire « Prenons la voie rapide pour réduire la dépendance aux énergies fossiles ! » a proposé des solutions concrètes pour favoriser le transport actif et le transport collectif : maintenir des conditions de pratique des transports actifs à l'année, augmenter l'offre de service en transport collectif, faire de la publicité ciblée, financer l'éducation et la sensibilisation du public, etc. (ENJEU, 2016).

Avec ses 4 600 km de longueur, le projet d'oléoduc Énergie Est de TransCanada deviendrait l'un des plus longs au monde, plus long et plus large encore que le projet Keystone XL qui a été rejeté aux États-Unis. Pour ENvironnement JEUnesse, ce projet et les mythes qu'il déverse n'ont aucun sens ! On a par exemple entendu qu'il était possible à la fois de lutter contre les changements climatiques et de poursuivre l'expansion des sables bitumineux au Canada. Ou encore, nos politiciens et les lobbyistes en faveur du projet d'oléoduc Énergie Est ont répété que le transport de pétrole par oléoduc était plus sécuritaire que par train. Les promoteurs du projet vantent également les normes élevées en matière de protection de l'environnement. Enfin, on dit que les investissements dans les énergies fossiles seraient compatibles avec la transition vers les énergies renouvelables. Comme nous le verrons dans les pages qui suivent, tous ces mythes sont faux !

2. Déverser des mythes

2.1 Il est possible à la fois de lutter contre les changements climatiques et de poursuivre l'expansion des sables bitumineux au Canada. FAUX !

Il existe un lien indéniable entre la construction de l'oléoduc Énergie Est de TransCanada et la hausse de production de pétrole bitumineux de l'Ouest canadien. À lui seul, cet oléoduc permettrait d'augmenter la production des sables bitumineux de 34 à 39 % (Pembina, 2014 : 2). Le projet d'oléoduc Énergie Est augmenterait alors de 30 à 32 millions de tonnes les émissions de GES liées aux sables bitumineux (Pembina, 2014 : 2).

Il n'est pas possible de lutter à la fois contre les changements climatiques et d'accroître la production des sables bitumineux si le Québec est sérieux dans son engagement à limiter le réchauffement climatique. À la conférence de Paris à la fin 2015, le Québec a vanté ses cibles ambitieuses : des réductions de 20 % d'ici 2020, de 37,5 % d'ici 2030, et de 89 à 95 % d'ici 2050 (MDDELCC, 2015 : 1 ; 31). En outre, le Québec dit vouloir respecter le seuil limite de réchauffement de 2 °C.

Pour ENvironnement JEUnesse et pour des milliers de Québécois, pétrole et climat sont incompatibles. Par ailleurs, selon une récente étude menée par la firme Oracle Research Limited, on apprenait que les Canadiens accordent une plus

grande importance au climat qu'au pétrole (CAN-Rac, 2015). Les données spécifiques au Québec parlent d'elles-mêmes : « 71 % des Québécois [...] croient que la protection du climat est plus importante que la construction de l'Oléoduc Énergie Est et l'expansion additionnelle des sables bitumineux (d'accord/fortement d'accord) ; 68 % des Québécois [...] croient que la construction de l'Oléoduc Énergie Est pour exporter le pétrole des sables bitumineux est immoral parce que cela est nuisible à l'environnement » (CAN-Rac, 2015).

Enfin, pour ENvironnement JEUnesse, les déclarations selon lesquelles il serait possible de poursuivre l'expansion des sables bitumineux tout en atteignant les cibles de réduction des émissions de GES sont fausses ; elles relèvent davantage d'un mythe que de la science, en plus d'induire le public à l'erreur.

2.2 Le transport de pétrole par oléoduc est plus sécuritaire que par train, il réduira donc l'usage de celui-ci. FAUX !

Le transport de pétrole par train a explosé de 28 000 % entre 2009 et 2013, le nombre de wagons-citernes passant de 500 par année, en 2009, à 140 000, en 2013 (Brewster et Shingler, 2013). Mais rien n'indique que la construction d'un nouvel oléoduc viendrait influencer à la baisse le transport par train, au contraire. L'Association des chemins de fer du Canada s'attendait d'ailleurs à une « hausse similaire [du transport de pétrole par train] au cours des prochaines années » (Brewster et Shingler, 2013).

Le pétrole issu des sables bitumineux voyageant par train, comme par oléoduc, est principalement destiné à l'exportation (The Goodman Group, 2014). Il ne fait que transiter à travers le Québec. Ainsi, les décideurs n'ont que très peu d'influence sur le mode de transport privilégié. Plus la production de sables bitumineux augmente, plus il faut trouver des débouchés pour l'exporter. Ainsi, la construction d'un oléoduc ne vient qu'ajouter de l'offre dans le marché des moyens de transport du pétrole. Et, comme il s'agit véritablement d'un marché, les compagnies peuvent choisir un mode ou l'autre, en fonction du prix et des avantages et inconvénients de chacun. Rien ne permet au gouvernement, et encore moins à la population, d'influencer les modes de transport choisis.

La notion de « sécuritaire » est variable, débattable. S'il est plausible que le transport par oléoduc soit responsable de moins de victimes humaines que celui par train (risque de collision), les impacts des déversements et des fuites sur

l'environnement sont, comme nous le voyons dans une autre section de ce mémoire, retentissants. De plus, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est d'avis que le transport par oléoduc n'est « pas nécessairement plus sécuritaire que le train comme mode de transport de pétrole » (Niosi et Bureau, 2016).

Comme l'a expliqué l'administrateur en chef des opérations du BST, Jean Laporte, lors des audiences du BAPE, « tous les modes de transports peuvent être sécuritaires si les compagnies et les organismes de réglementation évaluent les risques adéquatement » (Niosi et Bureau, 2016). Ce n'est malheureusement pas le cas.

En théorie, selon les données obtenues par Équiterre, la production du pétrole issu des sables bitumineux devrait dépasser les trois millions de barils par jour en 2020, puis les cinq millions en 2030 (Schields, 2015). Ainsi, les projets d'oléoducs, comme le transport par train, se multiplieront, afin d'offrir à l'industrie un maximum de débouchés vers l'exportation. Rien ne laisse croire, avec une telle augmentation de la production, que l'un ou l'autre des moyens de transport diminuerait.

2.3 Le projet d'oléoduc Énergie Est respecte les normes les plus exigeantes pour protéger les milieux naturels. FAUX !

La construction et l'entretien d'un oléoduc peuvent avoir des effets importants sur le milieu d'accueil, surtout s'il s'agit d'un milieu naturel. Dans le cas de l'oléoduc Énergie Est, le Conseil régional de l'environnement des Laurentides (2015) évoque un passage dans des corridors de conservation et des zones de recharge de l'aquifère dans la MRC d'Argenteuil et dans des massifs forestiers et des milieux humides dans les MRC de Mirabel et de Sainte-Anne-des-Plaines. Le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière (2015) évoque par ailleurs un passage dans un complexe tourbeux dans la MRC de D'Autray, pour une perte nette de superficies de tourbières et de milieux boisés. La Fondation David Suzuki et ses collaborateurs (2015) évoquent un passage de l'oléoduc dans la Réserve naturelle des Battures-de-Saint-Augustin-de-Desmaures. Sans analyser l'ensemble du trajet du projet de l'oléoduc Énergie Est, on constate rapidement que de nombreux milieux naturels boisés et humides seraient traversés par ces nouveaux segments.

Les véhicules nécessaires à la construction et à l'entretien d'un oléoduc peuvent rapidement compacter le sol, limitant la croissance des racines et la diversité et l'abondance de la microfaune du sol, notamment les insectes (Duiker, 2004). Les plantes et les insectes étant à la base de la chaîne alimentaire, une réduction de leur abondance ou de leur diversité réduira la biodiversité totale d'un écosystème. De plus, le contrôle de la végétation, absolument nécessaire à l'entretien et aux vérifications d'usage de l'oléoduc, empêche le développement d'un écosystème complexe lorsqu'il est effectué dans des

milieux naturels, résultant en une perte nette de milieux naturels. Alors que le sud du Québec est en déficit de milieux naturels protégés (Gallais et de Swarte, 2016), la conservation devrait être favorisée plutôt que la destruction.

Outre les conséquences inévitables découlant de la construction et de l'entretien de nouveaux segments d'un oléoduc, des accidents menant à des pertes de pétrole lourd peuvent survenir. Les conséquences d'un déversement majeur, notamment sur les cours d'eau et les prises d'eau potable, ont été couvertes par plusieurs experts et publications (Environmental Defence Canada, 2016 ; Olivier, 2016). ENvironnement JEUnesse désire toutefois attirer l'attention sur deux types de défauts menant à des pertes : les déversements non-détectés et les fuites lentes. L'actualité a récemment fourni un exemple éloquent d'un déversement non-détecté pour une conduite de TransCanada au Dakota du Sud (Shields, 2016). La présence de pétrole aurait d'abord été détectée par un passant, le système de détection n'ayant pas été en mesure de repérer la fuite. De plus, plutôt qu'une fuite de 700 litres de brut annoncée au départ, on parlerait plutôt d'une fuite de 63 600 litres (Shields, 2016).

Également, les systèmes de surveillance électronique ne peuvent détecter que des fuites représentant un pourcentage déterminé du débit (Harvey et Allard, 2015), laissant pour compte toutes les fuites lentes présentes tout au long de l'oléoduc et formant une source de pollution diffuse.

Malheureusement, même une fuite mineure représentera un volume important de pétrole lourd si elle n'est pas colmatée rapidement.

Dans le cas du déversement au Dakota du Sud, TransCanada a minimisé les conséquences du déversement en soulignant qu'aucun cours d'eau ne se trouvait à proximité et qu'aucun aquifère de la région n'aurait été atteint (Shields, 2016). Malheureusement, une contamination du sol par des hydrocarbures aura des conséquences sur la biodiversité du sol et réduira la croissance végétale (Shayler et al., 2009), alors que les plantes sont à la base de la chaîne alimentaire. Une contamination du sol compromettra également la valeur

écologique de l'écosystème et les usages futurs du secteur à cause du coût élevé de la décontamination (Shayler et al., 2009).

Ainsi, malgré l'établissement de standards pour la protection de milieux naturels, la construction et l'entretien de nouveaux segments d'un oléoduc détruisent des milieux naturels. Malheureusement, le tracé de l'oléoduc Énergie Est de TransCanada traversera de nombreux écosystèmes d'intérêt. De plus, les conséquences de fuites et déversements sur les écosystèmes terrestres semblent négligées par TransCanada, ce qui pose problème pour ENvironnement JEUnesse.

2.4 Les investissements dans les énergies fossiles sont compatibles avec la transition vers des énergies renouvelables. FAUX !

Les investissements dans les énergies fossiles et dans les infrastructures pour assurer leur transport équivalent à foncer tout droit vers un mur. On sait déjà déjà que le « gouvernement albertain devra conjuguer avec une chute des investissements pétroliers et gaziers pressentie pour être dramatique en 2016 » (Bérubé, 2016). Par ailleurs, l'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP) a publié ses projections qui font ressortir une chute de 50 milliards de dollars dans les investissements dans les secteurs du pétrole et du gaz, remettant ainsi en cause les investissements futurs dans ces secteurs (Pittis, 2016).

Avec ces prévisions, il y a lieu de se demander si les investissements dans les énergies fossiles en valent la peine.

Nous croyons que non. Pour ENvironnement JEUnesse, il est faux de croire qu'on peut à la fois investir dans les énergies fossiles et soutenir la transition vers des énergies renouvelables. Tout dollar investi dans les énergies fossiles est un dollar de moins pour la transition écologique.

Le Gouvernement du Québec reconnaît que « près de 72 % des émissions [québécoises] de GES proviennent de la filière énergétique [et que p]lus de la moitié de ces émissions (62 %) découlent de l'utilisation des carburants par le secteur du transport » (Gouvernement du Québec, 2015 : 62). Dans ce contexte, il nous apparaît aberrant que le Fonds vert puisse servir à construire des pipelines (Caron, 2016) ! Si le gouvernement est sérieux dans ses intentions de limiter le

réchauffement planétaire en-deçà de 2 °C, ses investissements doivent être plus cohérents.

Il est urgent de mettre en oeuvre une transition énergétique viable et rapide. La transition énergétique requiert un désinvestissement complet du secteur pétrolier, tel que plus de 42 000 signataires du « Manifeste pour un Élan global » le réclament (Élan global, 2016). Nous croyons qu'il est possible de tourner le dos au pétrole des sables bitumineux pour réorienter les investissements vers des avenues plus durables et à faible empreinte carbone. L'Alliance SWITCH a d'ailleurs publié une série de rapports sur l'écofiscalité et l'économie verte (Alliance SWITCH, 2016).

Avec « de minuscules bénéfices pour l'économie et l'emploi au Québec, mais une forte empreinte environnementale et un niveau de risque élevé » (The Goodman Group, 2014 : 3), la viabilité économique du projet est douteuse en plus d'être

incompatible avec les cibles de réduction de consommation d'hydrocarbures fossiles dont le Québec s'est doté. En effet, le gouvernement Couillard a annoncé le 7 avril 2016 dans sa Politique énergétique 2030 qu'il souhaitait réduire la consommation de produits pétroliers de 40 % d'ici 2030 (Gouvernement du Québec, 2016 : 12). Si ces intentions sont louables, elles pourraient être assombries si le gouvernement donnait son aval au projet d'oléoduc Énergie Est.

En somme, les investissements dans les énergies fossiles font obstacles à la transition vers des énergies renouvelables en détournant des sommes importantes qui perpétuent le statut quo. Pour tous ces motifs, ENvironnement JEUnesse est d'avis que l'avenir est ailleurs et qu'il vaudrait mieux investir dans la recherche et le développement, les technologies vertes, les emplois verts ou encore dans le transport collectif.

3. Conclusion

Pour conclure, ENvironnement JEUnesse ne peut qu'exprimer son désaccord par rapport au projet d'oléoduc Énergie Est et à l'expansion de l'exploitation des sables bitumeux qui en découlerait. Nos recherches nous ont permis de démentir les mythes diffusés au sujet du projet Énergie Est, soit : qu'il est possible de lutter contre les changements climatiques tout en

poursuivant l'expansion des sables bitumineux au Canada, que le transport de pétrole par oléoduc réduira le transport par train et qu'il est plus sécuritaire que ce dernier, que le projet d'oléoduc Énergie Est respecte les normes les plus exigeantes pour protéger les milieux naturels et que les investissements dans les énergies fossiles sont compatibles avec la transition

vers les énergies renouvelables.

Il est évident qu'un projet d'une telle ampleur et pouvant avoir d'aussi grandes répercussions sur la population et l'environnement que l'oléoduc Énergie Est doit obtenir une certaine acceptabilité sociale. Nous pourrions penser que les audiences du BAPE ont servi un tel but. Pourtant, nous observons un cynisme dans la population. Plusieurs ont l'impression d'assister à une mise en scène trompeuse où les consultations auraient pour seul but de les rassurer, sans pour autant prendre en considération leurs arguments et leurs préoccupations. Par ailleurs, les audiences du BAPE auront-elles vraiment une influence sur la décision finale, qui elle sera prise par l'Office national de l'énergie ?

En outre, la population ne peut se forger un avis éclairé si elle n'a pas accès à des informations claires, complètes et non partisans. Pour une majorité, les enjeux liés à l'oléoduc Énergie Est sont nébuleux, comme ceux liés aux changements climatiques. On peut comprendre le manque de volonté de réduire son impact sur les changements climatiques de la part de gens ne comprenant pas bien leur source et leurs conséquences. C'est pour cette raison qu'ENvironnement JEUnesse considère l'éducation comme une forme de levier, une courroie de transmission, pour apporter des changements positifs dans la société.

Pour terminer, nous souhaitons laisser la parole aux jeunes que nous représentons. En quelques phrases, ils réussissent à résumer le message que nous avons tenté de transmettre dans ce mémoire.

« En fait, je trouve ça complètement [absurde] que l'on parle encore d'oléoduc. Il est pourtant clair que les habitants du Québec n'en veulent pas. Que faut-il faire de plus ? »

— Zoyanne Côté (16 ans)

« [Il faut] améliorer et financer les transport en commun et [rendre] plus rentable l'accessibilité des transports électriques. [Il faut ensuite] réduire considérablement les déchets de toutes sortes donc acheter en vrac les produits non sur-emballés par exemple. »

— Alix Chartier (17 ans)

« Faire [plus] de campagnes dans les écoles au Québec et même au Canada pour [informer] les jeunes sur la situation présente [afin] que tous puissent prendre une position réfléchie sur le sujet. »

— Alix Chartier (17 ans)

Références

Alliance SWITCH. 2016. « Publications et activités », en ligne : <http://allianceswitch.ca/publications-switch/> (page consultée le 10 avril 2016).

Bérubé, Gérard. 2016. « Recul annoncé des investissements en Alberta », Le Devoir, édition du 8 avril 2016, en ligne : <http://www.ledevoir.com/economie/actualites-economiques/467647/petrole-recul-annonce-des-investissements-en-alberta> (page consultée le 10 avril 2016).

Brewster, Murray et Benjamin Shingler. 2013. « Le transport de pétrole par train augmente de 28 000% », La Presse, édition du 7 juillet 2013, en ligne : <http://affaires.lapresse.ca/economie/energie-et-ressources/201307/07/01-4668574-le-transport-de-petrole-par-train-augmente-de-28-000.php> (page consultée le 6 avril 2016).

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). 2016. « Guide de participation à l'audience publique Projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada – section québécoise », en ligne : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/oleoduc_energie-est/documents/CM5.2.1.pdf (page consultée le 13 avril 2016).

Caron, Régys. 2016. « Les pipelines toujours admissibles à l'aide du Fonds vert », Le Journal de Montréal, édition du 7 avril 2016, en ligne : <http://www.journaldequebec.com/2016/04/07/les-pipelines-toujours-admissibles-a-laide-du-fonds-vert> (page consultée le 10 avril 2016).

Climate Action Network - Réseau action climat Canada (CAN-Rac). 2015. « Un sondage nationale démontre que les Canadiens veulent du leadership sur la protection du climat », communiqué de presse du 8 avril 2015, en ligne : <http://climateactionnetwork.ca/2015/04/07/un-sondage-nationale-demontre-que-les-canadiens-veulent-du-leadership-sur-la-protection-du-climat/> (page consultée le 30 mars 2016).

Conseil régional de l'environnement de Lanaudière. 2015. « Non aux risques, oui à la réduction de notre dépendance au pétrole », Mémoire déposé à la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre des consultations publiques sur le projet d'Oléoduc Énergie-Est de TransCanada, en ligne : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/consultation/oleoducTranscanada/M072_OLEODUC_CRE_LANAUDIERE.pdf (page consultée le 15 avril 2016), 28 pages.

Conseil régional de l'environnement des Laurentides. 2015. « Mémoire sur le projet d'oléoduc Énergie-Est de TransCanada », Mémoire déposé à la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre des consultations publiques sur le projet d'Oléoduc Énergie-Est de TransCanada, en ligne : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/consultation/oleoducTranscanada/M073_OLEODUC_CRE_LAURENTIDES.pdf (page consultée le 15 avril 2016), 25 pages.

Duiker, Sjoerd W. 2004. « Effects of Soil Compaction », Penn State's College of Agricultural Sciences, en ligne : <http://extension.psu.edu/plants/crops/soil-management/soil-compaction/effects-of-soil-compaction> (page consultée le 15 avril 2016), 12 pages.

Élan global. 2016. « Élan global », en ligne : <http://elanglobal.org/> (page consultée le 11 avril 2016).

Environmental Defence Canada. 2016. « Énergie Est : une menace à l'eau potable », en ligne : <http://www.greenpeace.org/canada/Global/canada/report/2016/04/JF-EnergyEast-FR-webfinal.pdf> (page consultée le 13 avril 2016), 35 pages.

ENvironnement JEUnesse. 2015a. « Avancer à reculons », mémoire déposé à la commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre de la consultation publique sur le projet d'oléoduc Énergie-Est de TransCanada, en ligne : <http://enjeu.qc.ca/IMG/pdf/-12.pdf>, 8 pages.

ENvironnement JEUnesse. 2015b. « Énergies et consultations de dinosaure : non merci ! », mémoire déposé au gouvernement du Québec dans le cadre de la consultation publique sur le développement des activités de mise en valeur des hydrocarbures et de leur transport, en ligne : <http://enjeu.qc.ca/IMG/pdf/-32.pdf>, 8 pages.

ENvironnement JEUnesse. 2016. « Prenons la voie rapide pour réduire la dépendance aux énergies fossiles ! », mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles menée par l'Office de consultation publique de Montréal, en ligne : <http://enjeu.qc.ca/IMG/pdf/-46.pdf>, 7 pages.

Fondation David Suzuki, SNAP Québec et WWF. 2015. « Le Saint-Laurent, artère pétrolière ? », en ligne : <http://www.davidsuzuki.org/fr/publications/rapports/2015/le-saint-laurent-artere-petroliere/> (page consultée le 15 avril 2016), 65 pages.

Gallais, Sophie et Alice de Warte. 2016. « Nagoya+ : Bilan des actions du Québec en matière de biodiversité et recommandations », Nature Québec et SNAP Québec, en ligne : <http://www.nagoya-plus.ca/rapport-nagoya-le-quebec-en-voie-de-rater-ses-engagements-internationaux/> (page consultée le 15 avril 2016), 98 pages.

Gouvernement du Québec. 2015. « Politique énergétique 2016-2025 », en ligne : <http://www.politiqueenergetique.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2015/02/PolitiqueEnergetique-BEIE.pdf> (page consultée le 7 avril 2016), 69 p.

Gouvernement du Québec. 2016. « Politique énergétique 2030 », en ligne : <http://mern.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2016/04/Politique-energetique-2030.pdf> (page consultée le 11 avril 2016), 66 p.

Harvey, Jacques et Stéphanie Allard. 2015. « Rapport d'information : Les impacts du projet oléoduc Énergie Est de TransCanada dans la MRC de D'Auray », en ligne : <http://www.mrcauray.com/mrc/fr/programmes/oleoduc.html> (page consultée le 15 avril 2016), vii + 97 pages.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. 2015. « Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030 – Document de consultation », en ligne : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/consultations/cible2030/consultationpost2020.pdf> (page consultée le 30 mars 2016), 51 pages.

Niosi, Laurence et Christine Bureau. 2016. « TransCanada précise sa responsabilité en cas de déversement », ICI Radio-Canada, édition du 8 mars 2016, en ligne : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/environnement/2016/03/08/001-bape-audiences-energie-est-modes-transport-petrole.shtml> (page consultée le 11 avril 2016).

Olivier, Fannie. 2016. « Énergie Est menacerait les sources d'eau de cinq millions de Canadiens », La Presse, édition du 6 avril 2016, en ligne : <http://www.lapresse.ca/environnement/201604/06/01-4968328-energie-est-menacerait-les-sources-deau-de-cinq-millions-de-canadiens.php> (page consultée le 10 avril 2016).

Pittis, Don. 2016. « Warning for investors, not just environmentalists, in fossil fuel spending: Don Pittis What if pipelines, oilsands and power plants don't last long enough to pay off? », CBC News, édition du 8 avril 2016, en ligne : <http://www.cbc.ca/news/business/fossil-fuel-investment-capital-stranded-1.3524952> (page consultée le 10 avril 2016).

Schepper, Bertrand. 2013. « Oléoduc versus train, un faux débat », Institut de recherche et d'informations socio-économiques (IRIS), en ligne : <http://iris-recherche.qc.ca/blogue/oleoduc-versus-train-un-faux-debat> (page consultée le 6 avril 2016).

Schiels, Alexandre. 2015. « Équiterre dénonce le «faux» débat entre pipelines et trains », Le Devoir, édition du 24 septembre 2015, en ligne : <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/450810/energie-est-equiterre-denonce-le-faux-debat-entre-pipelines-et-trains> (page consultée le 6 avril 2016).

Schiels, Alexandre. 2016. « Keystone: TransCanada aurait localisé l'origine de la fuite », Le Devoir, édition du 9 avril 2016, en ligne : <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/467753/keystone-transcanada-aurait-localise-l-origine-de-la-fuite> (page consultée le 10 avril 2016).

Shayler, Hannah, Murray McBride et Ellen Harrison. 2009. « Sources and Impacts of Contaminants in Soils », Cornell Waste Management Institute, <http://cwmi.css.cornell.edu/sourcesandimpacts.pdf> (page consultée le 15 avril 2016), 6 pages.

The Goodman Group. 2014. « Transport et traitement du pétrole brut des sables bitumineux au Québec : enjeux économiques », en ligne : <http://www.greenpeace.org/canada/Global/canada/report/2014/06/Transport%20et%20traitement%20du%20petrole%20brut%20des%20sables%20bitumineux%20au%20Quebec%20enjeux%20economiques.pdf> (page consultée le 6 avril 2016), 65 pages.

The Pembina Institute. 2014. « Climate Implications of the Proposed Energy East Pipeline - A Preliminary Assessment », en ligne : <http://www.pembina.org/reports/energy-east-climate-implications.pdf> (page consultée le 30 mars 2016), 36 pages.