

Impossible de récupérer le pétrole déversé dans le fleuve Saint-Laurent?

Seulement de 5 à 20 % des hydrocarbures pourraient être récupérés dans l'eau du fleuve en cas de déversement provenant d'un navire pétrolier. C'est le constat de la principale compagnie de dépollution et d'un comité d'experts, mandatés par Ottawa. Ces derniers ont identifié plusieurs failles dans la gestion des risques.



« Ça en prend un déversement majeur pour ruiner, souiller, le fleuve au complet », s'inquiète Jean Héon, qui vit à L'Isle-aux-Coudres. Il appréhende le passage du premier navire pétrolier chargé de bitumeux, un produit plus lourd que les hydrocarbures bruts qui circulent habituellement sur la voie maritime. À terme, le nombre de navires de pétrole brut pourrait doubler, voire tripler.

Au Canada, ce sont les compagnies pétrolières qui ont la responsabilité de signaler et d'intervenir en cas de déversement. Au Québec, elles sous-traitent le travail à la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada, la SIMEC. Le fédéral n'a qu'un rôle de réglementation (Transports Canada) et de supervision de l'intervention (Garde côtière).

« **Combien d'huile pourrait-on récupérer sur le fleuve ? 10, 15, 20% », explique Pierre Samson, le président de la SIMEC au Québec.** Il ajoute qu'une grande partie du pétrole devra être « dirigée vers le rivage, confinée vers le rivage ».

Dans le fleuve, il est impossible d'utiliser des agents dispersants, car c'est une source d'eau potable. Il n'est pas non plus possible de brûler une nappe de pétrole directement dans le fleuve, en raison de la proximité des rives. L'industrie s'en remet donc à des techniques de récupération mécanique.

Dans un rapport publié en 2013, un comité d'experts indépendants mandaté par Transports Canada écrit que « le taux de récupération mécanique, dans des conditions optimales, se situe entre 5 % et 15 % des hydrocarbures déversés ».



10 000 tonnes en 72 heures

Le gouvernement fédéral oblige les compagnies pétrolières à avoir la capacité de faire face à un déversement de **10 000 tonnes** d'hydrocarbures, dans un délai de 72 heures. Mais les plus gros navires-citernes ont une capacité de plus de **150 000 tonnes**, quinze fois plus. La règle est la même partout au Canada.

« Les 72 heures apparaissent totalement insuffisantes dans les zones où on a de forts courants et de grandes marées », estime le professeur de gestion spécialisé en transport maritime à l'Université du Québec à Rimouski, Emmanuel Guy.

Dans son rapport remis au fédéral, le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes écrit que « *des normes universelles ne sont pas appropriées dans un pays comme le Canada, compte tenu de la disparité de sa géographie, de son industrie et de son environnement* ».

Comme dans le nucléaire ou le transport aérien, les probabilités d'accident sont faibles, mais on est face à des conséquences potentielles très grandes et ça, on sait mal le gérer

Emmanuel Guy, professeur titulaire de la chaire de recherche en transport maritime, Université du Québec à Rimouski

Transports Canada procède actuellement à une révision de sa politique de gestion des risques et de planification des interventions.

Les municipalités dans le flou

« *Nous, les municipalités, on n'a pas d'équipement, on n'est pas préparé pour ça* », explique le maire de L'Isle-aux-Coudres, Dominic Tremblay. « *Actuellement, on ne l'a pas ce plan là. Il faut en mettre un plan en place.* » Un mémoire remis au fédéral en 2013 par l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent faisait le même constat.

Pour sa part, la Garde côtière a perdu des compétences et des ressources en raison des **compressions budgétaires imposées par Ottawa.**

Même la compagnie albertaine Suncor, globalement satisfaite du système, a trouvé des choses à redire dans son propre mémoire : « *Le Canada a besoin d'une meilleure coordination entre les acteurs gouvernementaux, que ce soit pour l'entraînement, les exercices et la recherche* », écrit la pétrolière.

« *Il faut certainement qu'il y ait une pression populaire et politique qui soit maintenue pour s'assurer que ces investissements-là soient faits, particulièrement dans le contexte où on a des préoccupations importantes au niveau de l'équilibre budgétaire* », mentionne le professeur titulaire de la chaire de recherche en transport maritime à l'Université du Québec à Rimouski, Emmanuel Guy.



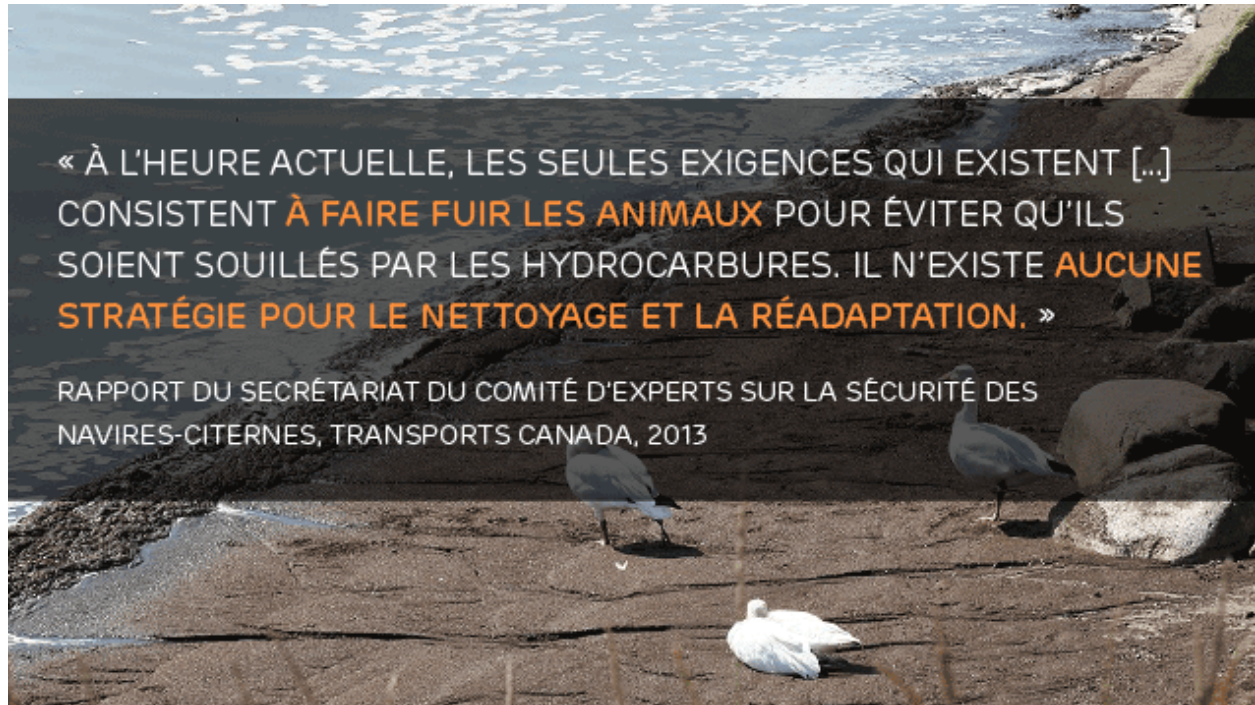
Le pétrole des sables bitumineux : plus dangereux ?

Ottawa mène actuellement des études pour déterminer comment le bitume dilué réagirait au contact du milieu marin. Selon des recherches préliminaires mentionnées dans un document de Transports Canada, « *le bitume dilué peut avoir des comportements différents d'autres hydrocarbures dans certaines conditions environnementales* ».

« **Les résidus bitumineux sont beaucoup plus récalcitrants, beaucoup plus difficiles à éliminer du milieu naturel et beaucoup plus toxiques** », explique Émilien Pelletier, professeur spécialisé en chimie et écotoxicologie à l'Institut des sciences de la mer de Rimouski. Il explique que le pétrole lourd est susceptible de couler plus rapidement au fond de l'eau. « *En hiver, les degrés de difficultés sont multipliés par dix* », affirme le professeur.

Les compagnies pétrolières ont un tout autre avis sur la question. « *Ce n'est pas du goudron qu'on va transvider* », répond la porte-parole d'Énergie Valero, Julie Cusson qui explique que le produit est en quelque sorte préaffiné en Alberta. « *C'est du pétrole plutôt léger. Au look, ça ressemble à de l'essence, plutôt ambré. (...) Les spécialistes pourront vous dire que ça se ramasse de la même façon qu'un pétrole qui arrive du sud*

des États-Unis, d'Afrique ou d'Europe du Nord ». Pour sa part, la compagnie Suncor affirme par courriel qu' « aucune propriété du bitume dilué n'augmenterait le risque pour le transport par rapport au brut lourd conventionnel ».



Dans les 43 dernières années d'existence, on a eu deux événements où il y a eu des déversements. Donc on met tout en place pour que ça n'arrive pas

Julie Cusson, directrice principale, Affaires publiques et gouvernementales, Énergie Valero

Au cours des 10 dernières années, dans le monde, il n'y a eu que deux déversements de pétrole brut de plus de 10 000 tonnes et un seul de 30 000 tonnes. Le Canada n'a pas connu de déversement majeur provenant d'un navire depuis plus de 40 ans.

« Les premiers à ne pas vouloir qu'il y ait d'accident, ce sont les armateurs », souligne la présidente de la Société de développement économique du Saint-Laurent, Nicole Trépanier. « Quand on possède un navire qui vaut 20 ou 25 millions de dollars, qu'on a une cargaison qui vaut des millions et un équipage d'une vingtaine de personnes, on ne repousse pas les limites ».

Les deux tiers des incidents et des accidents de navires-citernes au Canada se déroulent dans le fleuve Saint-Laurent. Depuis 10 ans, les autorités dénombrent en moyenne quatre accidents de navires-citernes dans le fleuve. Un accident n'est pas nécessairement accompagné d'un déversement. Par ailleurs, en 2010, sur 473 inspections de navires-citernes, quatre seulement ont été détenus car ils ne répondaient pas aux normes de sécurité.

Principaux engagements de Transports Canada en 2013 et 2014 :

augmenter les inspections de navires

augmenter la surveillance aérienne

développer de la navigation électronique

régionaliser la planification des interventions, en prenant en compte les risques spécifiques

modifier les lois pour autoriser l'usage d'agents dispersants chimiques et de techniques de brûlage des hydrocarbures, en cas d'urgence

augmenter la responsabilité financière du transporteur à 400 millions de dollars au lieu de 161 millions

Le gouvernement du Québec se fait rassurant

Même s'il n'a pas juridiction sur le fleuve et les navires, le gouvernement du Québec devrait intervenir en cas de pollution des rives. « *Des plans d'urgence sont discutés et analysés pour ce genre de situation* », précise le ministre de l'Environnement, David Heurtel. « *On travaille avec plusieurs autres ministères, d'autres autorités, pour s'assurer qu'on puisse réagir s'il y a un événement de ce genre-là* », ajoute-t-il.

Le premier ministre Philippe Couillard rappelle pour sa part que des navires pétroliers circulent déjà depuis des décennies sur le fleuve. « *Ce pétrole-là vient d'encore plus loin, que ce soit du Moyen-Orient ou du Venezuela. Il y a encore plus d'émissions de gaz à effet de serre d'amener ce pétrole de si loin jusqu'à chez nous. Alors, il n'y a pas de noir et blanc là-dedans, c'est une question de degrés* ».

Le fleuve, en chiffres :

43 % des Québécois y tirent leur eau potable

20 % des réserves mondiales d'eau douce

500 sites naturels protégés

Source: Société Canadian Broadcasting Corporation (CBC)/Radio-Canada pour le gouvernement du Canada, publié le 23 septembre 2014