



DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier
Directeur de la Direction de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels

DATE : Le 31 mars 2016

OBJET : **Projet Oléoduc Énergie Est – volet pipeline**
Pour les régions 01-03-04-06-12-13-14-15-16 est
(Dossier 3212-10-002)

En réponse à la demande de la Direction de l'évaluation environnementale des projets nordiques et miniers, datée du 9 février 2016, nous vous transmettons notre avis sur la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement (et des documents connexes) du Projet Oléoduc Énergie Est (ci-après nommé « le Projet »), plus spécifiquement en ce qui concerne les aspects sociaux. La seconde partie de cet avis porte sur l'acceptabilité du Projet sur le plan social.

La rédaction de cet avis repose sur la consultation et l'analyse des documents suivants :

- Oléoduc Énergie Est, *Évaluation environnementale et socioéconomique* (ÉES), volumes 1 à 8 (septembre 2014);
- Oléoduc Énergie Est, *Demande d'approbation déposée à l'Office national de l'énergie* (Demande initiale), volumes 1 à 12 (octobre 2014);
- Oléoduc Énergie Est, *Modification de la Demande* (Demande modifiée), volumes 1 et 2 (décembre 2015);
- Oléoduc Énergie Est, *Rapport supplémentaire n° 1* (RS1) (janvier 2015);
- Oléoduc Énergie Est, *Rapport supplémentaire n° 2* (RS2) (mars 2015);
- Oléoduc Énergie Est, *Rapport supplémentaire n° 3* (RS3) (juin 2015);
- Oléoduc Énergie Est, *Rapport supplémentaire n° 4* (RS4) (septembre 2015);
- Oléoduc Énergie Est, *Rapport supplémentaire n° 5* (RS5) (décembre 2015);
- Oléoduc Énergie Est, *Aperçu du Projet au Québec : processus BAPE* (Résumé) (février 2016);
- la *Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de construction de gazoduc* du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC);
- le *Guide de dépôt* de l'Office national de l'énergie (ONÉ);
- les résolutions adoptées par les municipalités et les municipalités régionales de comté concernées par le Projet et transmises au MDDELCC;

...2

- les mémoires présentés lors des consultations publiques réalisées par la commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le rapport final de ces consultations (CMM, 2015);
- des articles de presse et d'autres documents publics exposant le point de vue de divers groupes et organisations au sujet du Projet.

L'analyse est également basée sur l'examen de la littérature scientifique portant sur les composantes sociales de projets d'exploitation d'hydrocarbures et de projets pipeliniers (voir références à la fin du présent avis) et sur la consultation de différents avis concernant les aspects sociaux de projets comparables qui ont été assujettis à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. En outre, il importe de souligner que les progrès réalisés au cours des dernières années dans les pratiques en évaluation des impacts sociaux des projets assujettis à cette procédure ont été mis à profit.

Il est important de préciser que cet avis repose sur les informations dont nous disposons à ce jour et la divulgation de nouveaux renseignements sur le Projet pourrait en modifier la teneur, en particulier si le projet est évalué dans le cadre de la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

* * * * *

DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET ET CONTENU DU PRÉSENT AVIS

Le 30 octobre 2014, l'entreprise Oléoduc Énergie Est ltée (ci-après nommée « l'initiateur ») a soumis une demande auprès de l'ONÉ en vue d'obtenir l'autorisation de construire et d'exploiter le Projet Oléoduc Énergie Est, qui vise à transporter 1,1 million de barils de pétrole brut par jour à partir de Hardisty, en Alberta, jusqu'aux points de livraison situés au Québec et au Nouveau-Brunswick (ÉES, vol. 1, p. 1-1 et 2-1). D'après les renseignements fournis par l'initiateur, le Projet comprend la construction, au Québec, d'un nouveau pipeline souterrain de 42 pouces de diamètre sur une longueur d'environ 648 kilomètres (incluant les canalisations latérales de Montréal et de Lévis), ainsi que dix stations de pompage et deux stations de comptage (à Montréal et à Lévis) (RS5, Section 1 : Mise à jour du Projet, p. 1-11).¹

Le tracé du pipeline au Québec a fait l'objet de nombreuses modifications depuis la demande d'approbation initiale déposée à l'ONÉ, notamment en raison des commentaires reçus lors des journées portes ouvertes et des demandes et préoccupations exprimées par les représentants municipaux et les propriétaires fonciers. Ces changements découlent aussi de la décision d'abandonner la construction d'un terminal maritime à Cacouna. Le *Rapport de données techniques révisé sur l'occupation humaine et l'utilisation des ressources*, déposé en décembre 2015, indiquait que l'emprise du nouveau pipeline traverserait neuf régions

¹ Le projet initial comprenait aussi la construction d'un terminal maritime et d'un parc de réservoirs de stockage de pétrole à Cacouna, mais l'initiateur a annoncé le 2 avril 2015 qu'il renonçait à la construction de ces installations en raison de la présence de bélugas (espèce en voie de disparition) dans l'estuaire du Saint-Laurent. Des options alternatives pour l'implantation d'un terminal maritime au Québec ont été analysées, mais l'initiateur a finalement émis un communiqué, le 5 novembre 2015, annonçant sa décision de ne pas implanter de terminal maritime au Québec (TransCanada, 2015a).

administratives au Québec, 21 municipalités régionales de comté (MRC) et 65 municipalités, et qu'au total, près de 2 000 propriétaires fonciers seraient directement concernés par le Projet (ÉES, vol. 11 – mise à jour 1, pp. 3-1 et 3-4). La majeure partie de l'emprise du pipeline (83 %) et de la zone d'implantation des stations de pompage (71 %) serait localisée dans des milieux agricoles et forestiers, et principalement sur des terres privées (80 %) (ÉES, vol. 13B (Addenda à l'ÉES, vol. 3), pp. 2-2 et 2-6). Douze terrains résidentiels seraient traversés par l'emprise du pipeline au Québec (ÉES, vol. 11 – mise à jour 1, p. 3-15) et il y aurait quelques infrastructures bâties dans la zone d'implantation du Projet (ZIP)², soit des clôtures, quelques miradors de chasse et des remorques d'entreposage (ÉES, vol. 3, Partie D : Québec, p. 2-4).

En ce qui concerne les retombées économiques pour le Québec, le Projet devrait entraîner la création de 1 962 emplois équivalents temps plein (ETP)³ directs, par année, durant les phases de développement et de construction (9 ans)⁴ et la création de 33 emplois ETP directs, par année, durant la phase d'exploitation (20 premières années) (Oléoduc Énergie Est, 2015). De plus, les phases de développement et de construction du Projet devraient générer des entrées fiscales de 972 millions de dollars (M\$) pour le Québec et de 1 151 M\$ durant la phase d'exploitation (Demande modifiée, vol. 1, p. 4-12).

Ceci dit, certaines lacunes ont été relevées lors de l'analyse de la documentation portant sur le Projet, lesquelles seront abordées dans un premier temps. La seconde partie de cet avis portera sur l'analyse de l'acceptabilité du Projet sur le plan social, puis nous terminerons avec quelques recommandations de mesures qui pourraient être mises en œuvre afin d'éliminer ou d'atténuer les effets négatifs potentiels du Projet et de maximiser ses effets positifs.

* * * * *

ANALYSE DE LA RECEVABILITÉ DE L'ÉES DU PROJET OLÉODUC ÉNERGIE EST

Quelques manques d'information importants ont été notés lors de l'analyse de la documentation sur les aspects sociaux du Projet Oléoduc Énergie Est et sont expliqués dans la présente section. Il s'agit de renseignements concernant :

- la justification du Projet;
- les activités d'information et de consultation;
- les mesures d'atténuation et de compensation.

² La ZIP correspond à la superficie de l'emprise du pipeline et de l'aire de travail temporaire nécessaires à sa construction (environ 60 mètres de largeur), ainsi qu'à la superficie requise pour la construction des stations de pompage et de comptage (101,6 hectares au total).

³ Un emploi ETP direct est un emploi d'environ 40 heures par semaine directement associé à la construction ou à l'exploitation du Projet.

⁴ Le 3 février 2016, l'initiateur a annoncé la création de 120 emplois directs supplémentaires au Québec lors de la phase de construction (TransCanada, 2016a).

Justification du Projet

- Afin de justifier la pertinence du Projet et de répondre aux préoccupations exprimées par la population québécoise à ce sujet, l’initiateur doit fournir une estimation de la quantité (ou le pourcentage) de pétrole transporté qui sera destinée au marché intérieur (en particulier au Québec) et de la quantité (ou le pourcentage) qui sera destinée à l’exportation.

Activités d’information et de consultation

Considérant que la consultation des communautés locales est l’une des sept conditions établies par le gouvernement du Québec pour donner son appui au Projet Oléoduc Énergie Est⁵, l’initiateur est tenu de répondre aux questions suivantes concernant les activités d’information et de consultation réalisées jusqu’à ce jour :

- Tel qu’indiqué dans l’ÉES, l’emprise du nouveau pipeline traverserait trois unités d’aménagement forestier où le bois est récolté à des fins commerciales, ainsi que 2,35 kilomètres d’érablières exploitées (ÉES, vol. 13B (Addenda à l’ÉES, vol. 3), p. 2-8). En outre, plusieurs sites utilisés à des fins industrielles ou commerciales (carrières, sablières, gravières, sites d’entreposage et stationnement) seraient directement traversés par l’emprise du pipeline (ÉES, vol. 11 – mise à jour 1, p. 3-15). Est-ce que les propriétaires de ces sites ainsi que les exploitants forestiers et acéricoles concernés ont tous été contactés et/ou rencontrés? Dans l’affirmative, quelles sont les questions et préoccupations exprimées par ceux-ci et les réponses apportées à celles-ci par l’initiateur?
- Il est mentionné dans l’ÉES que le futur pipeline traverserait environ 17,6 km d’aires récréatives désignées et réservées à la pratique de la chasse et de la pêche, dont la Pourvoirie des Trois-Lacs dans les municipalités de Saint-Bruno-de-Kamouraska et de Picard, la Zone d’exploitation contrôlée (ZEC) Chapais à Saint-Gabriel-Lalemant et Mont-Carmel, et la ZEC Owen à Dégelis (ÉES, vol. 13B (Addenda à l’ÉES, vol. 3), p. 2-5). Une station de pompage et son chemin d’accès seraient aussi localisés à l’intérieur de la ZEC Owen. Des contacts ont été établis avec un représentant de la ZEC Owen, comme en témoignent les journaux des échanges déposés à l’ONÉ (Demande initiale, vol. 9, Annexe 9F-40). Est-ce que des représentants de la Pourvoirie des Trois-Lacs et de la ZEC Chapais ont aussi été contactés et/ou rencontrés? Dans l’affirmative, quelles sont les questions et préoccupations exprimées par ceux-ci et les réponses apportées à celles-ci par l’initiateur?
- D’après le *Rapport de données techniques révisé sur l’occupation humaine et l’utilisation des ressources*, déposé en décembre 2015, près de 2 000 propriétaires fonciers seraient directement concernés par le Projet au Québec car leurs terrains se trouvent dans l’emprise du pipeline ou dans la zone d’implantation des stations de pompage et de comptage (ÉES, vol. 11 – mise à jour 1, p. 3-4). La documentation portant sur le Projet contient toutefois peu d’information au sujet du processus de consultation des propriétaires fonciers. Il serait notamment important d’indiquer si des ententes

⁵ Lettre du ministre David Heurtel adressée à monsieur Russel K. Girling, président et chef de la direction de TransCanada Pipelines Limited, concernant le Projet Oléoduc Énergie Est, transmise le 18 novembre 2014.

(satisfaisantes pour les deux parties impliquées) ont pu être conclues avec chacun des propriétaires concernés, ce qui donnerait un meilleur aperçu de l'acceptabilité du Projet pour la population. L'initiateur doit aussi préciser ce qu'il envisage de faire si des propriétaires refusent le passage de l'oléoduc sur leurs terres. Est-ce que le tracé du pipeline pourrait être modifié pour respecter la volonté de ces propriétaires? Sinon, est-ce que des expropriations sont envisagées advenant l'impossibilité d'en arriver à une entente avec certains propriétaires? Enfin, comment les propriétaires fonciers seront-ils compensés pour les pertes qu'ils pourraient subir advenant la réalisation du Projet (temps consacré à l'analyse du Projet et de ses impacts lors de la négociation des ententes, pertes de revenus d'exploitation, diminution de la valeur foncière, augmentation des primes d'assurance, etc.)?

- Dans le vol. 9 de la Demande d'approbation initiale déposée à l'ONÉ, il est indiqué que l'un des objectifs du programme de participation des collectivités est de « faciliter les communications continues tout au long des travaux de construction et des activités d'exploitation afin de répondre aux commentaires et aux préoccupations des parties prenantes de façon diligente et appropriée » (Demande initiale, vol. 9, p. 1-3). L'initiateur doit décrire les moyens ou les mécanismes qu'il mettra en place à cette fin, dans le but de répondre aux questions de la population, de recevoir les plaintes et les commentaires des citoyens et de diffuser de l'information sur le Projet, à la fois durant les phases de construction et d'exploitation.

Mesures d'atténuation et de compensation

- Dans le volume 3 de l'ÉES (Partie D : Québec), on retrouve une liste de mesures *recommandées* pour maximiser les bénéfices économiques et la création d'emplois (p. 6-21 à 6-23) et pour atténuer les impacts négatifs sur l'utilisation du territoire et des ressources (p. 2-17 et 2-18), sur l'utilisation des terres et des ressources à des fins traditionnelles (p. 5-30 et 5-31), sur les infrastructures et les services (p. 7-17 et 7-18) et sur le bien-être social et culturel (p. 8-17 et 8-18). Cependant, il n'est pas indiqué quelles mesures seront effectivement mises en œuvre et le « Tableau des mesures d'atténuation relatives aux ressources – segment Québec », déposé en décembre 2015 dans le *Rapport supplémentaire n° 5* (RS5, Annexe vol. 4), contient peu d'information à ce sujet. L'initiateur doit préciser clairement quelles mesures, parmi celles qui sont recommandées dans l'ÉES, seront mises en œuvre afin de minimiser ou éliminer les impacts négatifs et maximiser les retombées positives du Projet sur les plans social et économique.
- Tel que présenté dans l'ÉES (vol. 3, Partie D : Québec, p. 2-21 à 2-26), certains impacts occasionnés par le Projet perdureront jusqu'à la désaffectation et la cessation de l'exploitation des installations, soit :
 - la perte permanente de cultures agricoles (environ 28,8 ha) aux sites des stations de pompage;
 - la perte permanente de milieux boisés (environ 830 ha) dans l'emprise du pipeline (puisque celle-ci devra être maintenue déboisée) et aux sites des stations de pompage;
 - la perte permanente de certaines portions de territoire affectées à des activités commerciales et industrielles (carrières et sablières).

Dans le cas des cultures agricoles, l'initiateur a indiqué que « les propriétaires seront compensés pour leurs pertes par l'achat ou l'acquisition de servitudes » (ÉES, vol. 3, Partie D : Québec, p. 2-16). Est-ce que de telles compensations sont également prévues pour les propriétaires de terrains affectés à des activités forestières, acéricoles, commerciales et industrielles? Sinon, de quelle façon ces derniers seront-ils compensés pour les pertes qu'ils subiront? Est-ce que le versement de redevances annuelles aux producteurs agricoles et forestiers touchés par le Projet ainsi qu'aux générations qui leur succéderont a été envisagé pour compenser la perte permanente de cultures agricoles et de milieux boisés, tel que le réclame l'Union des producteurs agricoles (UPA, 2014 : 57) et certaines municipalités, en plus des compensations déjà prévues pour pallier aux pertes liées à la construction de l'oléoduc?

- Pour quelle raison n'y a-t-il aucun effet résiduel indiqué dans le « Tableau 2-6 : Effets résiduels sur l'occupation humaine et l'utilisation du sol – Segment Québec » pour la phase d'exploitation (ÉES, vol. 13B (Addenda à l'ÉES, vol. 3), pp. 2-13 à 2-17), alors qu'il est prévu que le Projet entraîne la perte permanente de cultures agricoles, de milieux boisés et de certaines portions de territoire affectées à des activités commerciales et industrielles (voir la question précédente pour la description de ces impacts potentiels)?
- Dans l'ÉES (vol. 3, Partie D : Québec, p. 7-17), l'aménagement d'un camp de travailleurs était l'une des mesures recommandées pour atténuer les effets potentiels de l'augmentation de la demande pour les services d'hébergement dans la région du Bas-Saint-Laurent lors de la phase de construction. Il était alors prévu qu'un terminal maritime soit construit à Cacouna, ce qui aurait nécessité la présence d'un grand nombre de travailleurs durant la phase de construction, mais cette composante du Projet a finalement été abandonnée. Le camp prévu initialement aurait pu héberger jusqu'à 3 500 travailleurs pour une durée de 36 à 42 mois.

Dans la mise à jour de l'ÉES déposée en décembre 2015, il est indiqué qu'il ne devrait y avoir aucun problème pour l'hébergement des travailleurs de la construction affectés au Projet, mais l'initiateur a tout de même l'intention d'établir un camp de travail temporaire dans la région du Bas-Saint-Laurent pour y héberger les travailleurs et les cadres affectés au Projet (ÉES, vol. 13B (Addenda à l'ÉES, vol. 3), p. 1-2). Ce camp pourrait héberger jusqu'à 1 500 personnes pour une durée de 12 à 24 mois. Considérant que le nombre de travailleurs nécessaires à la construction du Projet a considérablement diminué en raison du retrait du terminal maritime de Cacouna, et que 4 469 unités d'hébergement ont été dénombrées à l'intérieur de la zone d'étude locale dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent (ÉES, vol. 3, Partie D : Québec, p. 7-5), pour quelle(s) raison(s) l'aménagement d'un camp de travail est-il toujours jugé nécessaire dans cette région? De plus, est-ce que l'initiateur a pris en compte le coût, la proximité, la durée d'utilisation prévue et les commentaires des municipalités et d'autres parties prenantes dans sa décision d'aménager ce camp de travail, tel que mentionné dans la Demande d'approbation déposée à l'ONÉ en octobre 2014 (Demande initiale, vol. 7, p. 2-11)? Enfin, a-t-il évalué l'incidence de la présence d'un camp de travailleurs dans la communauté d'accueil (impacts sur la dynamique sociale, pression sur les services de santé et les services sociaux, etc.)?

- Dans les *Plans de protection de l'environnement* (PPE) pour les infrastructures auxiliaires temporaires, les stations de pompage et le nouveau pipeline (ÉES, vol. 8), on retrouve à l'Annexe F un plan d'intervention en cas de découverte de terres utilisées à des fins traditionnelles (sentiers et routes, arbres modifiés pour des raisons culturelles, lieux d'habitation, lieux de cueillette de plantes, de chasse, de pêche, de trappage et de rassemblement, lieux sacrés). On y dresse une liste de mesures qui, tel qu'indiqué, « se sont avérées efficaces pour atténuer les effets sur les terres utilisées à des fins traditionnelles autochtones », sans toutefois préciser quelles mesures seront effectivement adoptées et mises en œuvre. L'initiateur doit prendre des engagements fermes à ce sujet.
- Dans le *Rapport de données techniques révisé sur l'occupation humaine et l'utilisation des ressources* déposé en décembre 2015, il est mentionné que le Projet croiserait de nombreux sentiers de motoneige et de véhicules tout-terrain, ainsi que des pistes cyclables aménagées sur des territoires tant publics que privés (ÉES, vol. 11 – mise à jour 1, p. 3-17). De plus, la présence d'activités de chasse dans la ZIP a été confirmée par les inventaires; en effet, quelque 31 miradors de chasse ont été relevés dans l'emprise du pipeline, ainsi que deux autres dans la zone d'implantation des stations de pompage de Donnacona et de Picard (ÉES, vol. 11 – mise à jour 1, p. 3-17). Cependant, aucune carte ne montre la localisation de ces différents éléments récréatifs. En plus d'indiquer sur une carte où se situent les sentiers de motoneiges et de véhicules tout-terrain, les pistes cyclables et les miradors de chasse répertoriés dans la ZIP, l'initiateur doit préciser quelles mesures seront mises en place pour atténuer ou éliminer les impacts négatifs potentiels sur ces éléments.
- Dans le vol. 11 de la Demande d'approbation déposée à l'ONÉ, l'initiateur affirme ceci : « Au nom du Energy East Pipeline Limited Partnership et du Energy East Canaport Marine Terminal Limited Partnership (relativement au terminal maritime de Saint John), Énergie Est accepte les conclusions de l'[ÉES] et entend observer les recommandations et les mesures d'atténuation préconisées dans l'[ÉES] et les plans de protection de l'environnement joints à l'[ÉES]. » (Demande initiale, vol. 11, p. 5-1) Est-ce que cet engagement concerne seulement le terminal maritime de Saint John ou est-ce que l'initiateur s'engage à observer toutes les recommandations et les mesures préconisées dans l'ÉES pour la portion québécoise du Projet?

Conclusion sur la recevabilité

Considérant qu'une part importante d'information manquante a été observée dans l'ÉES et les documents connexes du Projet par rapport aux éléments habituellement demandés dans la directive du MDDELCC, l'initiateur devra répondre aux questions formulées dans cet avis en ce qui concerne la justification du Projet, les activités d'information et de consultation, ainsi que les mesures d'atténuation et de compensation.

* * * * *

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ DU PROJET SUR LE PLAN SOCIAL

Au terme de notre analyse et à la lumière des informations dont nous disposons à ce jour, nous constatons que le Projet Oléoduc Énergie Est soulève des enjeux majeurs sur le plan social, relativement à l'acceptabilité sociale et à la perception des risques. Ces deux concepts seront définis dans un premier temps, puis nous dresserons un portrait des préoccupations soulevées par le Projet au Québec. Par la suite, nous décrirons les démarches d'information et de consultation réalisées par l'initiateur et les critiques dont il a fait l'objet. En conclusion, des mesures sont recommandées afin de répondre à certaines préoccupations exprimées par la population et de favoriser une meilleure prise en compte des aspects sociaux dans le cadre de ce projet.

L'acceptabilité sociale et la perception des risques : éléments de définition

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement appliquée aux projets assujettis en vertu du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (Q-2, r. 23), l'acceptabilité des projets, notamment sur le plan social, est évaluée à l'étape de l'analyse environnementale. De nombreux éléments sont pris en considération lors de cette analyse, dont les particularités du milieu d'accueil, l'évaluation des impacts sociaux, les mesures d'atténuation, de compensation et de bonification, ainsi que les mécanismes de participation du public et la prise en compte des perceptions, points de vue et positions des diverses parties prenantes dans l'élaboration du projet. Le rôle de la Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique dans le cadre de cette procédure est de porter une appréciation globale des conditions de réalisation des projets afin de limiter leurs impacts sociaux négatifs et de maximiser leurs retombées positives, ce qui peut favoriser l'acceptabilité sociale des projets en question.

Bien qu'aucune des définitions proposées dans la littérature ne fasse consensus pour le moment, celle qui se rapproche le plus de la vision de l'évaluation environnementale à l'heure actuelle est celle-ci : « L'acceptabilité sociale est le résultat d'un processus par lequel les parties concernées construisent ensemble les conditions minimales à mettre en place, pour qu'un projet, programme ou politique s'intègre harmonieusement, et à un moment donné, dans son milieu naturel et humain. » (Caron-Malenfant et Conraud, 2009 : 14) Ainsi, le fait d'affirmer qu'un projet est socialement acceptable doit être soutenu par un examen des conditions de réalisation devant être mises en œuvre, lesquelles auront été convenues entre les parties prenantes (citoyens, élus locaux, initiateurs). Par conséquent, les mesures d'atténuation et de compensation ne sont généralement pas suffisantes pour rendre un projet acceptable. Le processus d'acceptabilité sociale implique nécessairement que les principaux acteurs concernés et intéressés soient impliqués dans le processus décisionnel et collaborent ensemble dans un contexte d'échanges constructifs, ouverts et transparents à toutes les étapes de la durée de vie d'un projet, et ce, dans un climat de confiance et de respect, dans le but de favoriser la meilleure insertion possible du projet au sein de son milieu d'accueil.

Ceci dit, l'acceptabilité sociale est un processus fort complexe, modulé par un ensemble de facteurs tels que la proximité résidentielle, les caractéristiques du milieu d'accueil, le processus décisionnel, la nature du projet, ses impacts et ses retombées, les risques potentiels, l'attitude et la réputation de l'initiateur, entre autres (INM, 2013; Saucier *et al.*, 2009; Caron-Malenfant et Conraud, 2009; Bouchard-Bastien et Gervais, 2016). Il s'agit d'une

notion dynamique et évolutive, qui varie continuellement dans le temps et l'espace, de même que selon les groupes d'acteurs concernés ou intéressés (INM, 2013). Ainsi, les résultats de sondages d'opinion ne peuvent servir à eux seuls d'éléments pour déterminer l'acceptabilité sociale d'un projet; ils ne sont qu'un aspect à considérer parmi d'autres, car les résultats de ces sondages peuvent fluctuer rapidement selon les circonstances.

Un projet peut être jugé inacceptable par une population donnée pour diverses raisons, notamment s'il représente des risques pour leur santé et leur sécurité. Si le risque est défini comme la probabilité qu'un événement aux conséquences négatives (décès, blessures, maladies, etc.) se produise, la perception des risques correspond à la façon dont les individus ou les groupes perçoivent la source du risque (le danger), sa probabilité et ses conséquences (Brunet, 2007; Raude, 2007). De nombreux facteurs peuvent influencer les perceptions au sujet d'un risque, dont l'âge, le sexe, la scolarité, le niveau de responsabilité parentale et professionnelle, le lieu de résidence, les connaissances, les valeurs, les croyances, l'expérience vécue, ainsi que l'information obtenue antérieurement au sujet d'un danger, que ce soit par les médias ou l'entourage d'un individu (Ricard, 2003; OMS, 2002). Ces perceptions peuvent à leur tour influencer la façon dont les individus ou les groupes vont interpréter l'information véhiculée sur un projet donné, en ce sens qu'ils vont accorder une plus grande confiance aux sources d'information qui confirment leurs perceptions (Axsen, 2014).

Qu'elles soient fondées ou non sur des données et des faits objectifs, les perceptions n'en demeurent pas moins une partie constituante de la réalité vécue et ressentie par les personnes ou les groupes sociaux et elles peuvent engendrer une diversité d'impacts psychologiques et sociaux : stress, anxiété, angoisse, colère, détresse, sentiments d'impuissance et d'injustice, perte de quiétude et modification des activités de la vie quotidienne, perte de confiance envers les autorités, effritement de la cohésion sociale, etc. (Nove Environnement Inc., 2003; Lopez-Navarro, Llorens-Monzonis et Tortosa-Edo, 2013; Bouchard-Bastien et Gervais, 2016). En ce qui a trait particulièrement à la question du stress, il s'agit d'un état de déséquilibre émotionnel entre l'évaluation de l'élément jugé stressant (situation, activité) et la capacité personnelle pour y faire face. Le stress est généralement associé à l'impression de ne pas avoir de contrôle sur son environnement. Il peut engendrer d'autres problèmes de santé plus ou moins importants selon la capacité de chaque individu à développer des stratégies d'adaptation, telles que la recherche d'aide et d'information ou la fuite. Les impacts associés à la perception des risques peuvent survenir dès l'annonce d'un projet et subsister tout au long de ses différentes phases de réalisation. Compte tenu de l'importance des impacts pouvant découler de la perception des risques, il importe de prendre celle-ci en considération dans tout processus d'évaluation et de gestion des risques (Ricard, 2003).

L'enjeu de la perception des risques a d'ailleurs été soulevé à quelques reprises au cours des dernières années dans le cadre de l'analyse environnementale d'un certain nombre de projets assujettis à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (mine Arnaud, port méthanier Rabaska, port méthanier Cacouna, programme de pulvérisation de phytocides dans les emprises de lignes de transport de la Côte-Nord, entre autres). Dans certains cas, la réalisation d'études de suivi sur les impacts psychologiques et sociaux associés à la perception des risques a été exigée aux initiateurs de projet, dans le but de suivre l'évolution de la perception des risques associés aux projets

et d'évaluer l'efficacité des mesures mises en place pour atténuer les impacts engendrés par celle-ci, le cas échéant. Cependant, les résultats de ces études se font toujours attendre, soit parce qu'elles sont présentement en cours, soit parce que les projets n'ont jamais été réalisés.

Enjeux sociaux et préoccupations citoyennes

Au Québec, le Projet Oléoduc Énergie Est a suscité et suscite encore de vives réactions. Plusieurs regroupements citoyens et environnementaux se sont mobilisés en organisant diverses activités (manifestations, pétitions, etc.) pour exprimer leur opposition et faire entendre leurs préoccupations à l'égard du Projet. Des mouvements d'opposition ont fait leur apparition (STOP Oléoduc, Ensemble contre les sables bitumineux!, Coalition Vigilance Oléoducs, entre autres). Une pétition lancée par le groupe Équiterre a récolté pas moins de 90 000 signatures de citoyens québécois opposés au Projet. Par ailleurs, de nombreuses municipalités et MRC ont adopté et transmis au MDDELCC des résolutions dans lesquelles elles expriment leurs inquiétudes par rapport au Projet. Certaines d'entre elles ont demandé la tenue d'audiences publiques sur celui-ci, tandis que d'autres ont clairement manifesté leur opposition au passage de l'oléoduc sur leur territoire (Shields, 2015a).

De plus, à l'issue d'une consultation publique réalisée à l'automne 2015, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) – qui représente 82 municipalités où résident plus de 3,9 millions de personnes – s'est opposée au Projet dans sa forme actuelle, notamment en raison des risques jugés trop élevés par rapport aux faibles retombées économiques (CMM, 2016). D'après les résultats d'un sondage réalisé par la CMM dans le cadre de cette consultation publique, 96 % des 3 846 répondants estiment que le Projet n'est pas nécessaire (CMM, 2015 : 48). En revanche, certaines organisations commerciales et industrielles se sont montrées favorables au Projet en raison des bénéfices économiques anticipés. En effet, sur les 53 organismes, groupes ou associations ayant déposé un mémoire lors des consultations de la CMM, douze ont donné leur appui au Projet (CMM, 2015 : 47), dont la Fédération des chambres de commerce du Québec, l'Association industrielle de l'Est de Montréal et la Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

L'analyse des documents cités dans l'introduction de cet avis a permis de faire ressortir les principales préoccupations suscitées par le Projet. Celles-ci concernent les risques d'accidents ou de défaillances techniques; les impacts potentiels sur la qualité de l'environnement (en particulier les milieux hydriques et les sols) en cas de fuite ou de déversement; les effets du Projet sur les activités agricoles et forestières (circulation de la machinerie sur l'emprise, répercussions sur les tuyaux de drainage, etc.); les enjeux liés à la sécurité civile, en particulier les risques associés à l'approvisionnement en eau potable et les plans d'intervention d'urgence; les coûts et les garanties financières assumées par l'initiateur en cas d'incident; les retombées économiques du Projet (création d'emplois et revenus fiscaux); la prise en compte des instruments de planification et d'aménagement du territoire; le risque de dépréciation de la valeur des propriétés, ainsi que les compensations associées à l'acquisition des droits fonciers. Certaines de ces préoccupations sont détaillées ci-après.

- Perception des risques

Qu'il soit fait par train, par navire, par camion ou par oléoduc, le transport du pétrole suscite de vives inquiétudes au sein de la population en raison des risques qu'il représente pour la sécurité civile et l'environnement. La majorité des citoyens et des organisations ayant exprimé leur point de vue au sujet du Projet ont rappelé l'accident ferroviaire survenu à Lac-Mégantic en 2013, qui a entraîné le déversement de près de six millions de litres de pétrole brut dans l'environnement et a coûté la vie à 47 personnes. Les impacts considérables de cet événement et la forte médiatisation dont il a fait l'objet ont grandement contribué à une prise de conscience collective des risques inhérents au transport des hydrocarbures et du type de catastrophe qui peut en résulter. Par conséquent, même si les statistiques démontrent que l'oléoduc serait le moyen le plus sûr pour transporter du pétrole et que les risques de fuite ou de déversement seraient minimes comparativement aux autres modes de transport, des craintes subsistent au sein de la population car il est impossible de garantir qu'un incident n'arrivera jamais, comme en témoignent les données du Bureau de la sécurité des transports du Canada et de l'ONÉ (CIRAIG, 2013 : 28; ONÉ, 2014 et 2015).

Le bilan de sécurité du pipeline Keystone, opéré par TransCanada, est aussi fréquemment invoqué par les opposants au Projet Oléoduc Énergie Est. D'après une étude réalisée par des chercheurs de l'Université Simon-Fraser en Colombie-Britannique, douze incidents impliquant le pipeline Keystone se seraient produits au cours de sa première année d'exploitation, entraînant le déversement total de 505 à 555 barils de pétrole brut (80 à 88 m³) (Gunton et Broadbent 2013 : 23). D'autres incidents ayant fait la manchette récemment et impliquant des pipelines de TransCanada ou d'autres compagnies (Gobeil, 2016; Krugel, 2015; Radio-Canada, 2015a et b) pourraient aussi avoir alimenté les craintes de la population à l'égard du transport de pétrole par oléoduc car ils sont souvent mentionnés par les opposants au Projet. De plus, bien que la fréquence d'accidents soit inférieure pour le transport de pétrole par pipeline par rapport au transport ferroviaire et routier, les dommages à l'environnement peuvent être considérables puisque la quantité de pétrole déversée serait statistiquement plus élevée lors d'accidents de pipelines (CIRAIG, 2013 : 18-19). Il est vrai toutefois que les conclusions des études peuvent changer selon les données considérées et la définition de la notion de sécurité prise en compte, mais aux yeux de la population, les risques associés au transport du pétrole sont perçus comme étant élevés, peu importe le moyen de transport utilisé.

- Plans d'intervention d'urgence et garanties financières

La question des plans d'intervention d'urgence et des garanties financières en cas de sinistre préoccupe particulièrement les MRC et les municipalités qui seraient directement touchées par le Projet. Celles-ci veulent s'assurer d'avoir les ressources (matérielles, financières et humaines) et la formation nécessaires pour être en mesure d'intervenir rapidement et efficacement en cas de fuite ou de déversement de pétrole. Elles souhaitent aussi avoir la certitude que l'initiateur assumera la totalité des coûts pour réparer les dommages si un incident se produit. Il faut d'ailleurs rappeler qu'il s'agit de l'une des sept conditions que l'initiateur devra respecter afin d'obtenir l'appui du gouvernement du Québec pour son Projet : « Un plan d'intervention et de mesures d'urgence devra être établi selon les standards les plus élevés et TransCanada devra assumer l'entière responsabilité économique et

environnementale advenant une fuite ou un déversement terrestre et maritime. La compagnie devra prévoir un fonds d'indemnisation et une garantie financière prouvant sa capacité à agir en cas d'accident. »⁶

- Impacts potentiels sur l'environnement

De nombreux groupes environnementaux, des regroupements citoyens ainsi que certaines municipalités et MRC ont fait état de leurs préoccupations à l'égard de la production de pétrole issue des sables bitumineux de l'Alberta et de ses impacts sur l'environnement, notamment en raison des émissions de gaz à effet de serre (GES). Cet extrait tiré d'une lettre transmise au ministre David Heurtel par les représentants de plusieurs regroupements citoyens et environnementaux résume bien cette position :

Le projet Énergie Est ne peut être dissocié de la production de pétrole issue des sables bitumineux. La croissance de cette industrie est impossible sans la construction d'oléoducs pour l'acheminer vers les marchés continentaux et mondiaux. Accepter que soit construit cet oléoduc équivaut donc à accepter l'augmentation de la production de pétrole des sables bitumineux, eux qui sont déjà responsables de la majorité de l'augmentation des GES du Canada. [...] Considérant le positionnement du gouvernement du Québec à l'égard de la réduction des GES, il semble crucial que cet aspect soit évalué avec soin.⁷

En somme, ces groupes déplorent le fait que l'évaluation du Projet par l'ONÉ ne prenne pas en compte les émissions de GES générées par l'exploitation des sables bitumineux visant à produire le pétrole qui serait transporté par l'oléoduc Énergie Est. Il a été fréquemment mentionné qu'il s'agissait d'un « pétrole sale », essentiellement destiné à l'exportation, et qu'il ne serait pas dans l'intérêt du Québec de n'être qu'un lieu de transition pour le transport de ce pétrole étant donné les risques encourus. Les opposants au Projet ont beaucoup insisté sur la nécessité d'amorcer la transition vers les énergies vertes et la réduction de la dépendance au pétrole afin de participer aux efforts de lutte contre les changements climatiques. Cet argument a d'ailleurs été évoqué par près des deux tiers des intervenants lors des consultations réalisées par la CMM (CMM, 2015 : 5). Bref, le Projet semble globalement aller à l'encontre des valeurs de la population québécoise et des groupes environnementaux en particulier.

- Retombées économiques

De nombreuses municipalités estiment que les retombées économiques sont insuffisantes par rapport aux risques et aux nuisances que représente la présence d'un pipeline sur leur territoire, d'autant plus que les infrastructures du Projet priveraient certaines villes d'espaces de développement résidentiel, commercial ou industriel à plus grande valeur foncière.

⁶ Lettre du ministre David Heurtel adressée à monsieur Russel K. Girling, président et chef de la direction de TransCanada Pipelines Limited, concernant le Projet Oléoduc Énergie Est, transmise le 18 novembre 2014.

⁷ Lettre de regroupements citoyens et environnementaux adressée à monsieur David Heurtel, ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, concernant le Projet Oléoduc Énergie Est, transmise le 12 juin 2014.

Une étude indépendante réalisée par la firme Savaria Experts-Conseils inc. est d'ailleurs venue renforcer cette position (Savaria Experts-Conseils inc., 2015b). Bien que cette étude mette en évidence un impact fiscal positif découlant du Projet pour la plupart des municipalités de la CMM, elle révèle cependant que celles-ci bénéficieraient d'un apport de revenus fonciers moindre qu'ailleurs au Canada en raison du taux de taxation en vigueur au Québec. Le maire de Montréal et président de la CMM, monsieur Denis Coderre, a pour sa part exprimé de sérieux doutes quant aux bénéfices du Projet pour la région métropolitaine : « [...] tout indique que les retombées économiques de l'oléoduc Énergie Est seront dérisoires. » (Coderre, 2014). Un point de vue que partage également le maire de Laval, monsieur Marc Demers : « À Laval, tout comme dans les autres municipalités touchées par ce projet, nos citoyens et les générations futures n'ont rien à gagner et tout à perdre. » (Demers, 2015) Les villes de Terrebonne et de Mascouche abondent dans le même sens, comme en témoignent les mémoires qu'elles ont déposés dans le cadre des consultations publiques sur le Projet menées par la CMM (Ville de Terrebonne, 2015; Ville de Mascouche, 2015). La Ville de Repentigny partage aussi cet avis, mais elle a émis des recommandations visant à accroître les retombées économiques du Projet au niveau local et régional :

Pour la Ville de Repentigny, les retombées économiques et fiscales s'élèveraient à quelques dizaines de milliers de dollars. La valeur de ces retombées est bien faible en comparaison aux risques associés à la mise en chantier du projet et à ceux découlant d'une défaillance, d'un bris ou d'un déversement. [...] Cependant, la Ville de Repentigny est d'avis que les retombées pourraient être amplifiées par l'adoption et la mise en place de mesures agressives visant l'embauche et la formation d'employés de la région, ainsi que d'une politique d'achat local par TransCanada. (Ville de Repentigny, 2015 : 13)

Pour sa part, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) est convaincue que les retombées économiques associées au Projet seraient majeures. En plus de saluer la création d'emplois, essentiellement durant la phase de construction du Projet, la FCCQ souligne que le projet permettrait de diminuer la forte dépendance du Québec au pétrole provenant d'outre-mer, de conserver les deux seules raffineries existantes au Québec et de consolider l'expertise québécoise dans le domaine pétrochimique (FCCQ, 2015a). La FCCQ a réitéré son appui à la suite de l'importante mise à jour du Projet en décembre 2015, par le biais d'un communiqué qui a également été signé par les organisations suivantes : le Conseil du patronat du Québec, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, la Chambre de commerce de l'Est de Montréal, l'Association industrielle de l'Est de Montréal et l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (FCCQ, 2015b). La FTQ-Construction, représentant 77 000 travailleurs, s'est également montrée favorable au Projet, « à la condition que les mesures de sécurité et de respect de l'environnement soient suffisantes pour garantir l'acceptabilité sociale du projet » (FTQ Construction, 2015).

- Planification et aménagement du territoire

Plusieurs organisations municipales, dont la CMM (2016), ont souligné le manque de cohérence entre le tracé proposé et les différents instruments de planification et d'aménagement du territoire (plans, schémas, règlements d'urbanisme, etc.) :

Le tracé actuel ne respecte pas les orientations de ces outils, pas plus qu'il n'en respecte les objectifs ou les critères. Nous ne sentons d'ailleurs aucun empressement de la part de la compagnie à se soucier d'être cohérente avec notre planification du développement. [...] Cette façon de travailler de la part de TransCanada inquiète au plus haut point. Nous nous attendons d'un partenaire qu'il fasse preuve d'une plus grande collaboration, mais surtout d'un plus grand respect des communautés. (Table des préfets et élus de la Couronne Sud, 2015 : 14).

Bref, toutes les préoccupations présentées ici permettent de mieux comprendre les inquiétudes et les réactions d'opposition au Projet manifestées par bon nombre de citoyens, d'élus locaux et régionaux et de groupes environnementaux. En raison de la forte médiatisation dont elles ont fait l'objet, ces préoccupations ont certainement influencé l'opinion publique à l'égard du Projet.

Démarches d'information et de consultation réalisées par l'initiateur au Québec et traitement des préoccupations citoyennes

Dans le cadre de tout projet de développement, les réponses données par l'initiateur aux interrogations et aux préoccupations exprimées par la population sont d'une importance capitale dans l'objectif d'accroître l'acceptabilité sociale du projet en question. Si ces réponses sont jugées insatisfaisantes et si la population perçoit un manque d'ouverture et de transparence de la part de l'initiateur, ses inquiétudes subsisteront et alimenteront son opposition au projet.

Dans le cas du Projet Oléoduc Énergie Est, l'initiateur a tenté de rassurer la population en apportant des réponses aux préoccupations exprimées, notamment en expliquant les mesures qui seraient prises afin de prévenir tout incident ou en limiter les dégâts. Depuis 2013, plusieurs moyens ont été employés pour informer et consulter les communautés directement concernées par le Projet et la population en général (Demande initiale, vol. 9; RS1, Annexe vol. 2A; RS2, Annexe vol. 2; RS3, Annexe vol. 2; RS4, Annexe vol. 2; RS5, Annexe vol. 3) :

- rencontres avec des représentants des municipalités et des MRC dont le territoire serait touché par les infrastructures du Projet;
- séances d'information avec les responsables des interventions en cas d'urgence, au niveau local et régional;
- rencontres avec plusieurs groupes d'intérêt, des groupes de protection de l'environnement, ainsi que diverses instances de l'Union des producteurs agricoles;
- séances d'information et de consultation avec les propriétaires fonciers concernés (en groupe et en privé);
- communications et rencontres avec les communautés autochtones susceptibles d'être affectées par le Projet;
- activités de type portes ouvertes pour le grand public;
- participation à des congrès et des colloques;
- diffusion de documents d'information (brochures, vidéos, fiches d'information, infolettre *Contact communautaire*);

- annonces dans les médias (télévision, radio, journaux, médias sociaux);
- publications d'informations sur le site web (<http://www.oleoducenergieest.com/>);
- communications diverses (appels téléphoniques, lettres, courriels) avec les personnes et les organisations concernées ou intéressées par le Projet.

La documentation sur le Projet contient la liste des sujets ayant fait l'objet de questions ou de préoccupations de la part des personnes et des groupes rencontrés lors des activités d'information organisées par l'initiateur, ainsi que certaines réponses fournies par celui-ci. Les préoccupations soulevées lors de ces activités, notamment par les municipalités et les propriétaires fonciers, semblent avoir été prises en compte dans l'identification du tracé de l'oléoduc lorsque les modifications demandées étaient possibles, comme en témoignent les nombreux changements apportés au tracé depuis le dépôt de la demande initiale à l'ONÉ, (Résumé, Tableau 4-1, pp. 4-9 à 4-17). Pour le segment du Québec, un total de 111 déplacements de 50 mètres ou plus ont été effectués dans le tracé proposé entre octobre 2014 et décembre 2015 à la suite des commentaires reçus lors des activités d'information et de consultation, mais aussi en raison du retrait du terminal maritime de Cacouna et de diverses considérations environnementales et techniques (Résumé, p. 4-7).

De plus, afin de répondre aux préoccupations du public concernant les mesures d'urgence et la sécurité des pipelines, l'initiateur a organisé une série de huit soirées portes ouvertes à travers le Québec au cours de l'automne 2015 (TransCanada, 2015b). En ce qui concerne les plans d'intervention d'urgence et les garanties financières en cas de sinistre, il est clairement indiqué dans l'ÉES que l'initiateur assumera entièrement la responsabilité d'un éventuel incident : « Énergie Est sera matériellement et financièrement responsable de l'intervention initiale (même si elle est exécutée par des tiers), du nettoyage du pétrole et des matériaux contaminés ainsi que de la restauration et de l'indemnisation des zones touchées, conformément aux exigences réglementaires applicables. » (ÉES, vol. 6, p. 7-7) Ainsi, en cas de déversement, Énergie Est s'engage à mettre en œuvre des mesures appropriées pour déterminer les dommages causés à l'environnement et y remédier, à traiter de façon efficace et équitable les demandes d'indemnisation liées aux dommages matériels et aux blessures, et à assurer un approvisionnement en eau potable de rechange en cas d'atteinte à des sources d'eau potable (ÉES, vol. 6, p. 4-117). Tel que mentionné par l'initiateur, les premiers répondants locaux n'auront pas à fournir des ressources supplémentaires (personnel ou équipement) afin d'intervenir en cas d'urgence : « Si des ressources supplémentaires et de l'équipement spécialisé devaient être nécessaires, Énergie Est verra à les prendre en charge et à défrayer les coûts. » (Résumé, p. 7-15)

Quant aux plans d'intervention d'urgence, l'initiateur s'est engagé à les élaborer en consultation avec les intervenants locaux, provinciaux et fédéraux ainsi qu'avec les groupes autochtones locaux, et à les déposer auprès de l'ONÉ et des organismes d'intervention en cas d'urgence concernés, et ce, avant le début des activités d'exploitation (Demande initiale, vol. 7, p. 6-1). L'initiateur s'est d'ailleurs dit sensible aux préoccupations exprimées à ce sujet par les élus et les gestionnaires des municipalités et s'est engagé à accélérer la préparation des plans d'intervention d'urgence : « C'est dans cette perspective qu'un sondage a récemment été transmis aux services d'incendie et de police impliqués dans les activités locales d'intervention d'urgence. Ce sondage est l'une des étapes de notre démarche de consultation qui nous aidera à colliger des données de base pour l'élaboration du plan

d'urgence. Soyez assurés que nous continuerons à travailler avec vous et vos organisations au cours des prochaines phases de planification des mesures d'urgence. »⁸ De plus, avant la mise en service de l'oléoduc, l'initiateur mettra en œuvre un programme de formation pour les premiers répondants locaux (services de police et d'incendie, services médicaux, autres organisations concernées) et pour les résidants adjacents à l'oléoduc, afin de les informer de son emplacement, des situations d'urgence possibles impliquant l'oléoduc et des procédures de sécurité devant être suivies en cas d'urgence (Résumé, p. 7-15). Pour les premiers répondants locaux, la formation comprendra des exercices de simulation sur le terrain et les capacités d'intervention seront régulièrement évaluées.

Malgré les démarches entreprises par l'initiateur afin de répondre aux préoccupations citoyennes, l'attitude de ce dernier a été critiquée à maintes reprises par diverses organisations municipales. On a notamment reproché à l'initiateur de réaliser des activités d'information et de consultation dans le seul but de convaincre les communautés du bien-fondé de son projet et non dans une volonté de collaborer véritablement avec celles-ci et de les intégrer dans le processus décisionnel : « [...] l'approche de TCPL [TransCanada Pipelines Limited], consistant à rencontrer la MRC et à l'informer "sur une base volontaire et dans un esprit de collaboration", est une approche uniquement de relations publiques » (MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2014b). La diffusion, en 2014, d'un document élaboré par une firme de relations publiques, révélant le plan de communication stratégique de TransCanada dans le cadre du Projet Oléoduc Énergie Est, a d'ailleurs possiblement terni l'image de l'initiateur et miné la relation de confiance qu'il tentait de construire avec les communautés (Radio-Canada, 2014). Les stratégies proposées dans ce plan ont pu être vues comme une tentative de manipulation de l'opinion publique et alimenter la méfiance à l'égard de l'initiateur, ce qui expliquerait en partie la forte opposition au Projet au sein de la population québécoise.

Par ailleurs, de multiples interrogations subsistent par rapport au Projet et certains représentants municipaux ont exprimé leur insatisfaction à l'égard des réponses obtenues de la part de l'initiateur. Parmi ceux-ci, le maire de Laval, monsieur Marc Demers, a évoqué une rencontre tenue en août 2015 avec les représentants de l'initiateur, lors de laquelle ces derniers n'ont pas été en mesure de rassurer les autorités municipales quant à leurs préoccupations liées notamment aux risques d'incendie et de déversement dans les rivières qui bordent l'île Jésus (Saint-Amour, 2015a). Les MRC d'Argenteuil et de Vaudreuil-Soulanges, les villes de Mascouche et de Lévis de même que la municipalité de Saint-Onésime-d'Ixworth (entre autres), se sont également dites insatisfaites des réponses fournies par l'initiateur à la suite de demandes qu'elles lui ont adressées, ce qui les a amenées à se positionner contre le Projet (MRC d'Argenteuil, 2014, 2015; MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2014a et b, 2015; Ville de Mascouche, 2015; Ville de Lévis, 2015; Saint-Onésime-d'Ixworth, 2015). L'extrait suivant, tiré d'une résolution adoptée par la Ville de Lévis, résume bien les interrogations qui subsistent au sein des organisations municipales, même après qu'elles aient eu des rencontres et des échanges avec l'initiateur :

⁸ Lettre de monsieur Patrice Léger Bourgoïn, responsable principal des relations communautaires au Québec chez TransCanada Pipelines Limited, adressée aux élus municipaux des territoires traversés par le Projet Oléoduc Énergie Est, transmise le 29 juin 2015.

À l'issue de ces rencontres, la Ville de Lévis constate que plusieurs questionnements demeurent concernant les impacts de ce projet, notamment sur la protection des prises d'eau potable, la traversée de cours d'eau, les mesures d'urgence et l'implication des équipes en sécurité civile de la Ville, sur le tracé de l'oléoduc, les redevances et les compensations aux municipalités, les assurances et un éventuel « fonds de prévoyance » qui garantit l'implication financière rapide de l'entreprise en cas d'urgence. (Ville de Lévis, 2015).

Le conseil d'administration de l'Union des municipalités du Québec, représentant plus de 300 municipalités, s'est d'ailleurs opposé unanimement au Projet tant et aussi longtemps que les municipalités n'auraient pas de réponses précises à leurs questions (UMQ, 2016). Même son de cloche du côté de la Fédération québécoise des municipalités, qui représente près de 1 000 municipalités et MRC réparties sur l'ensemble du territoire québécois : « Malgré des mois d'échange d'informations et de discussions entre la compagnie TransCanada et les MRC et municipalités locales touchées par le passage du pipeline, ces dernières se disent mal informées; la consultation menée par TransCanada ayant été insuffisante et inefficace. » (FQM, 2015 : 6) Le manque de transparence de l'initiateur a également été relevé par de nombreuses organisations municipales, dont la Table des préfets et élus de la Couronne Sud :

L'attitude et le manque de transparence de la part de TransCanada dans ce dossier, imposent la plus grande retenue. Les actions de la compagnie inquiètent et incitent à la plus grande prudence. Nous ne pouvons à ce stade-ci voir d'un œil positif un tel projet. Sans une révision des comportements et sans des législations plus sévères protégeant véritablement le bien commun, nous ne pourrions donner notre *imprimatur* et appuyer un tel projet. (Table des préfets et élus de la Couronne Sud, 2015 : 15).

Le refus de l'initiateur de participer au processus de consultation initié par la CMM a en outre été vu comme un manque de bonne foi et de transparence de la part de l'initiateur et un manque de respect envers les communautés. L'absence de lien de confiance a aussi été mentionnée par plusieurs intervenants du monde municipal et des Premières Nations lors de ces consultations (2015 : 44). Près de la moitié des mémoires déposés ont souligné l'importance d'une meilleure collaboration et d'une communication soutenue entre l'initiateur et les communautés concernées par le Projet.

L'initiateur a cependant accepté de participer à l'audience publique réalisée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en mars 2016, mais les groupes d'opposition au Projet se sont dits insatisfaits des réponses obtenues : « À l'issue de la première partie des travaux du BAPE sur le projet d'oléoduc Énergie Est de TransCanada à Lévis, les organisations environnementales et les groupes citoyens estiment que le promoteur n'a pas su gagner la confiance de la population et que les audiences ont au contraire exacerbé l'opposition au projet. » (Nature Québec, 2016).

Il faut par ailleurs mentionner que l'initiateur a refusé de soumettre son Projet à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 31.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, malgré les demandes répétées du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Le fait de ne pas reconnaître l'autorité provinciale en la matière

a fortement entaché la réputation de l'initiateur, comme on a pu le constater à travers les nombreuses critiques qui lui ont été adressées par des citoyens lors de la première partie de l'audience publique réalisée par le BAPE. Certains groupes environnementaux ont même intenté une action en justice pour obliger l'initiateur à respecter la législation québécoise en matière d'évaluation environnementale (CQDE, 2016).

Ceci dit, l'initiateur s'est montré ouvert à la discussion : « Sachez que l'équipe de TransCanada est toujours disponible pour rencontrer les représentants municipaux afin de discuter du projet et de leurs préoccupations relativement à celui-ci. »⁹ Une équipe de gestion a d'ailleurs été implantée récemment au Québec (à Montréal) et ses effectifs sont passés de 25 à 40 employés afin d'améliorer les communications avec les communautés concernées par le Projet (TransCanada, 2016b).

Conclusion sur l'acceptabilité du Projet sur le plan social et recommandations

À la lumière des informations dont nous disposons à ce jour, l'analyse des aspects sociaux du Projet Oléoduc Énergie Est nous amène à la conclusion que celui-ci pose un problème majeur en ce qui a trait à son acceptabilité sur le plan social. Plusieurs éléments ont été pris en considération lors de l'analyse, dont les caractéristiques des milieux d'accueil, l'évaluation des impacts sociaux, les mesures d'atténuation et de compensation, ainsi que les mécanismes de participation du public et la prise en compte des perceptions, points de vue et positions des diverses parties prenantes dans l'élaboration du Projet.

Nous constatons que l'initiateur a bel et bien fait des efforts pour informer et consulter les diverses parties prenantes concernées par le Projet, tel que le préconisent les bonnes pratiques en matière d'acceptabilité sociale. Toutefois, ces démarches ne semblent pas avoir été suffisantes compte tenu des nombreuses critiques qui lui ont été adressées, notamment de la part des élus municipaux (manque de transparence, de respect, de bonne foi, etc.). Tel que mentionné précédemment, l'acceptabilité sociale repose sur une diversité de facteurs qu'il est important de prendre en considération (proximité résidentielle, caractéristiques du milieu d'accueil, processus décisionnel, nature du projet, impacts et risques appréhendés, retombées anticipées, attitude et réputation de l'initiateur, entre autres). De plus, les démarches visant seulement à informer les parties prenantes ne sont généralement pas suffisantes car tout processus d'acceptabilité sociale exige que celles-ci soient considérées comme de véritables acteurs participant à la co-construction du projet plutôt que comme des sujets recevant passivement de l'information (Fortin et Fournis, 2015; CIRAIG, 2015). En ce sens, il est essentiel que les parties prenantes soient véritablement impliquées dans le processus décisionnel et que les échanges entre celles-ci et l'initiateur de projet soient constructifs, ouverts et transparents afin d'établir et maintenir un lien de confiance réciproque : « La qualité de la relation qui s'établit entre les acteurs est cruciale dans toute démarche d'acceptabilité sociale. La fluidité de la communication, l'ouverture, l'accessibilité et la transparence sont des attentes des parties prenantes et des communautés à l'égard des promoteurs, et réciproquement. » (Fortin et Fournis, 2015 : 42).

⁹ Lettre de monsieur Patrice Léger Bourgoïn, responsable principal des relations communautaires au Québec chez TransCanada Pipelines Limited, adressée aux élus municipaux des territoires traversés par le Projet Oléoduc Énergie Est, transmise le 29 juin 2015.

Par ailleurs, malgré tous les efforts déployés par l'initiateur afin de rassurer les parties prenantes, les divers documents consultés lors de l'analyse mettent en évidence un accueil plutôt défavorable au Projet au sein des communautés dont le territoire serait touché par les infrastructures du Projet, principalement en raison des risques perçus par la population, et ce, en dépit des informations véhiculées par l'initiateur concernant la sécurité des pipelines et les mesures prises pour prévenir tout incident ou en limiter les dégâts. Les opposants au Projet se disent surtout inquiets pour la sécurité des citoyens et la préservation des sources d'eau potable et des terres agricoles, et préoccupés par les impacts sur l'environnement découlant de la production de pétrole issue des sables bitumineux. Pour la majorité d'entre eux, les retombées économiques pour le Québec et les municipalités ne seraient pas suffisamment élevées comparativement aux risques encourus advenant la réalisation du Projet, comme en témoigne cette déclaration d'un conseiller municipal de la Ville de Laval : « Assumer les risques d'un projet qui rapportera des millions à l'industrie privée pour une bouchée de pain n'est tout simplement pas acceptable. Au-delà du risque, ce maigre revenu ne compenserait sans doute pas les coûts associés à la formation de notre personnel et aux mesures d'urgence qui devront être mises en place. » (Saint-Amour, 2015b) Certaines organisations municipales (MRC de D'Autray, CMM et CMQ) ont d'ailleurs confié le mandat à des experts indépendants de réaliser des études sur les risques et les impacts potentiels du Projet et sur les retombées économiques pour leur territoire respectif (Harvey et Allard, 2015; Savaria Experts-Conseils inc., 2015a et b; CPCS, 2016; Leclerc, 2016; Secretan, 2016). Des informations contredisant les données des études réalisées par l'initiateur et ses consultants ont ainsi été largement diffusées, ce qui pourrait avoir semé la confusion au sein de la population et alimenté ses inquiétudes à l'égard du Projet.

Il est important de rappeler que les perceptions associées à un projet et à ses risques potentiels peuvent engendrer une diversité d'impacts psychologiques et sociaux, tels que : stress, sentiments de colère, d'impuissance et d'injustice, perte de quiétude et modification des activités de la vie quotidienne, perte de confiance envers les autorités, effritement de la cohésion sociale, etc. Ces impacts sont cependant difficiles à quantifier et à qualifier, d'autant plus que leur intensité n'est jamais fixée dans le temps et dans l'espace. Ils pourraient, par exemple, s'atténuer avec le temps s'il ne survient aucun incident en lien avec les infrastructures du Projet. Ceci dit, considérant l'importance des impacts psychologiques et sociaux susceptibles d'être engendrés par la perception des risques, l'initiateur devra accorder une attention particulière à cet aspect lors des activités d'information qu'il réalisera tout au long des phases de construction et d'exploitation du Projet, advenant son autorisation. Il devra aussi redoubler d'effort dans ses démarches d'information et de consultation s'il veut parvenir à gagner la confiance du public et accroître l'acceptation de son Projet par la population québécoise, compte tenu que certaines informations diffusées récemment dans les médias – et parfois inexactes – ont pu accroître la méfiance envers l'initiateur et l'opposition au Projet (études contredisant celles réalisées par les consultants de l'initiateur, incidents impliquant des infrastructures de TransCanada, avis de non-conformité, refus de déposer un avis de projet au MDDELCC, etc.) (Corriveau, 2015a et b; Radio-Canada, 2015a, b et c; Shields, 2015b, 2016). Gendron (2013) mentionne d'ailleurs que si un élément vient altérer la qualité de la relation établie entre un initiateur et un milieu d'accueil, un processus d'*inacceptabilité* peut alors s'enclencher et même devenir irréversible : « Dans ce contexte, les opérations de séduction déployées à la hâte pour répondre à une controverse inattendue

sont généralement vouées à l'échec. Les opposants auront tendance à camper sur une position qui participe désormais de leur identité, de telle sorte que bien souvent, l'*inacceptabilité* d'un projet est non seulement verrouillée, mais irréversible. » (Gendron, 2013 : 36).

Certaines mesures – ayant fait leurs preuves dans le passé – pourraient cependant être mises en œuvre dans le but d'atténuer les craintes de la population et de favoriser la meilleure intégration possible du Projet au sein des communautés d'accueil. En matière de perception des risques, il est requis d'assurer minimalement un accès adéquat à une information de qualité, transparente et en quantité suffisante. Il est également recommandé d'intégrer les perceptions de la population concernant les risques associés à un projet dans tout processus de gestion des risques afin d'accroître la légitimité et la crédibilité de celui-ci, d'augmenter la confiance du public envers les entités responsables de la gestion des risques et de réduire les tensions et les appréhensions (Ricard, 2003; Nove Environnement, 2003). Pour ce faire, la mise en place de mécanismes de participation publique appropriés est tout indiquée :

La participation du public donne l'opportunité de percevoir, d'identifier et de comprendre les sentiments et les émotions qui animent les personnes subissant les risques et de faire preuve d'empathie. Elle favorise également la convergence de la compréhension des multiples facettes du risque (vocabulaire, perception, estimation scientifique, etc.), et permet, le cas échéant, de réconcilier des interprétations contraires sur la nature, la gravité et la probabilité de survenue du risque et de combler les écarts de compréhension. Ce processus permet également d'évaluer l'acceptabilité sociale des risques, de l'option envisagée et du risque résiduel. (Ricard, 2003 : 27).

Ainsi, dans le but de rassurer la population et de favoriser la meilleure intégration possible du Projet au sein des communautés d'accueil, advenant son autorisation, l'initiateur devra répondre aux questions, commentaires et préoccupations exprimées par les parties prenantes de façon diligente et appropriée, en faisant preuve d'ouverture, de respect, d'honnêteté et de transparence. De manière plus spécifique, **nous recommandons fortement à l'initiateur de :**

- **poursuivre la réalisation d'activités d'information et de consultation** tout au long des phases de construction et d'exploitation du Projet, notamment quant aux risques associés aux infrastructures du Projet (rencontres avec les diverses parties prenantes et intéressées par le Projet, séances d'information publiques, ateliers thématiques, diffusion d'informations sur le site web de la compagnie et dans les médias sociaux, distribution de brochures, de dépliants ou de fiches d'information par la poste ou lors d'événements publics, etc.);
- organiser des séances d'information dans toutes les communautés concernées afin de **présenter et expliquer les plans d'intervention d'urgence** une fois que ceux-ci seront complétés, de façon à ce que les citoyens et les intervenants locaux soient bien préparés à réagir adéquatement en situation d'urgence;
- **créer des mécanismes d'échanges, tels que des comités de liaison, dans chaque région administrative traversée par le Projet** (comme dans le cadre du projet Pipeline Saint-Laurent), afin de maintenir un lien de communication privilégié

et bidirectionnel avec les communautés concernées.¹⁰ Ces comités, **financés par l'initiateur**, devraient être composés de représentants des municipalités et des MRC traversées par le Projet, d'usagers du territoire, de propriétaires fonciers, de membres des communautés autochtones concernées, ainsi que de représentants de divers groupes d'intérêt locaux, de certains ministères et de l'initiateur. Le mandat de ces comités serait de suivre les activités de construction, d'exploitation et de démantèlement du Projet, de favoriser le dialogue et les échanges d'information entre l'initiateur et les communautés locales, de traiter les demandes et les plaintes de la population afin de définir, **en collaboration avec les communautés**, des mesures d'atténuation ou de compensation appropriées et suivre leur mise en œuvre;

- **mettre en place un système de réception et de traitement des plaintes et commentaires provenant de la population dès le début de la phase de construction** afin de limiter le plus possible les impacts psychologiques et sociaux liés aux sources de nuisances du Projet. Ce système doit avoir comme principaux objectifs de gérer les incidents relatifs à l'environnement et les plaintes reliées aux diverses activités du Projet, d'apporter une écoute active aux commentaires et aux préoccupations des citoyens, tout en s'assurant que celles-ci soient traitées et que des actions correctives soient appliquées à la satisfaction des parties concernées;
- **mettre en œuvre un programme de suivi des impacts psychologiques et sociaux associés à la perception des risques.** Ce programme pourrait être réalisé en plusieurs temps, avec la réalisation d'un état de référence dès l'autorisation du Projet et des analyses périodiques par la suite (par exemple, à tous les cinq ans à partir du début de la phase de construction et tout au long de la phase d'exploitation).

Comme le mentionne l'initiateur dans son étude d'impact, « le stress et l'anxiété des résidents qui sont particulièrement préoccupés par la possibilité de défaillances et d'accidents liés au Projet (notamment les déversements de pétrole) devraient demeurer chez certaines personnes » (ÉES, vol. 3, Partie D : Québec, p. 8-21). **La dernière recommandation vise donc à mieux comprendre les perceptions de la population à l'égard des risques associés au Projet et connaître leur évolution dans le temps, à identifier les impacts psychologiques et sociaux engendrés par le Projet et à évaluer l'efficacité des mesures mises en place pour atténuer ces impacts.** Il existe une panoplie de méthodes de recherche en sciences sociales qui peuvent être appliquées au suivi des impacts psychologiques et sociaux : entrevue individuelle, groupe de discussion, sondage, recension des écrits, etc. (voir, par exemple, Nove Environnement, 2003; Lopez-Navarro, Llorens-Monzonis et Tortosa-Edo, 2013; Hydro-Québec TransÉnergie et WSP, 2014). En règle générale, lorsque de telles études sont exigées par le MDDELCC, nous demandons à l'initiateur de projet de déposer son protocole d'étude pour commentaires afin de s'assurer de la qualité de celui-ci.

¹⁰ Il s'agit d'ailleurs de l'une des sept conditions établies par le gouvernement du Québec pour donner son appui au Projet : « Un suivi devra être assuré par un comité de vigilance permanent pour assurer la sécurité des citoyens et la protection de l'environnement. » (Source : Lettre du ministre David Heurteil adressée à monsieur Russel K. Girling, président et chef de la direction de TransCanada Pipelines Limited, concernant le Projet Oléoduc Énergie Est, transmise le 18 novembre 2014.) Il est à noter que plusieurs municipalités et MRC ont également demandé la mise en place d'un tel comité de vigilance dans les résolutions qu'elles ont adoptées.

Ce protocole doit contenir, au minimum, les renseignements suivants : les objectifs de l'étude, les méthodes d'enquête et les outils de collecte de données, la population ciblée, la méthode d'échantillonnage et l'échéancier prévu. Compte tenu que ce type d'étude requiert une expertise (connaissances et compétences) relative au domaine des sciences sociales, l'initiateur peut mandater des professionnels pour réaliser ce suivi.

L'intégration de composantes sociales au sein du programme de suivi environnemental comporte plusieurs avantages. Elle permet notamment de s'assurer que les points de vue des citoyens sur un projet donné et ses impacts soient pris en considération et leur donne l'occasion d'exprimer leurs questions et leurs préoccupations. Ce faisant, elle favorise l'intégration du projet au sein de son milieu d'accueil. L'initiateur de projet peut par la suite apporter des ajustements aux mesures d'atténuation mises en place ou en proposer de nouvelles afin de répondre aux questions et préoccupations des citoyens.

Il n'en demeure pas moins que, pour certains, indépendamment des mesures et des mécanismes qui pourront être mis en place, incluant une démarche participative et transparente de consultation de la population, jamais ce type de projet de développement ne trouvera un accueil positif près de leur lieu de résidence, et ce, pour des raisons qui leurs sont propres et légitimes.

En conclusion, pour que son Projet soit jugé acceptable au regard des aspects sociaux, l'initiateur devra s'engager minimalement à mettre en œuvre les mesures recommandées dans notre analyse de l'acceptabilité du Projet sur le plan social. Il est cependant important de rappeler que cet avis repose sur les informations dont nous disposons à ce jour et la divulgation de nouveaux renseignements sur le Projet pourrait en modifier la teneur, en particulier si le projet est évalué dans le cadre de la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Karine Dubé

Karine Dubé, M.A. Anthropologie
Spécialiste en évaluation des impacts sociaux
Direction de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels (DÉEPHI)

RÉFÉRENCES :

- Axsen, J. (2014). « Citizen acceptance of new fossil fuel infrastructure : Value theory and Canada's Northern Gateway Pipeline ». *Energy Policy*, 75 : 255-265.
- Bouchard-Bastien, E., & Gervais, M.-C. (2016). *Relation entre les activités de l'industrie des hydrocarbures, la qualité de vie et la santé psychologique et sociale*. Québec : Institut national de santé publique du Québec (INSPQ).
- Brunet, S. (2007). *Société du risque : quelles réponses politiques?* Paris : L'Harmattan.
- Caron-Malenfant, J., & Conraud, T. (2009). *Guide pratique de l'acceptabilité sociale : pistes de réflexion et d'action*. Québec : Éditions D.P.R.M.
- CIRAIG. (2013). *Étude sur l'état des connaissances, les impacts et les mesures d'atténuation de la construction et de l'exploitation des pipelines sur le territoire pancanadien*. Montréal : École Polytechnique de Montréal, Centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services (CIRAIG).
- CIRAIG. (2015). *Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique portant sur le projet d'oléoduc Énergie Est de TransCanada*. Montréal : École Polytechnique de Montréal, Centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services (CIRAIG).
- CMM. (2015). *Rapport de consultation publique de la commission de l'environnement sur le Projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada*. Montréal : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).
- CMM. (2016). *Oléoduc Énergie Est de TransCanada : la CMM s'oppose au projet*, communiqué de presse daté du 21 janvier. Montréal : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). En ligne : <http://cmm.qc.ca/actualites/derniere-nouvelle/oleoduc-energie-est-de-transcanada-la-cmm-soppose-au-projet/> (consulté le 7 mars 2016).
- Coderre, D. (2014). « Oléoducs : pas à n'importe quel prix ». *Le Devoir*, 27 novembre. En ligne : <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/424988/oleoducs-enbridge-et-transcanada-oleoducs-pas-a-n-importe-quel-prix> (consulté le 29 septembre 2015).
- Corriveau, J. (2015a). « Énergie Est : les prises d'eau potable à haut risque ». *Le Devoir*, 19 mai. En ligne : <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/440391/energie-est-les-prises-d-eau-potable-a-haut-risque> (consulté le 9 mars 2016).
- Corriveau, J. (2015b). « Oléoduc Énergie Est : des revenus fonciers moins importants au Québec ». *Le Devoir*, 19 septembre. En ligne : <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/450533/oleoduc-energie-est-des-revenus-fonciers-moins-importants-au-quebec> (consulté le 9 mars 2016).
- CPCS. (2016). *Enjeux de sécurité publique du projet Énergie Est dans la CMQ : rapport final*. Ottawa : CPCS.
- CQDE. (2016). *Pipeline Énergie Est de TransCanada : traverser le Québec en contournant ses lois?*, communiqué de presse daté du 18 février. Montréal : Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE). En ligne : <https://cqde.org/wp-content/uploads/2016/02/Communiqu-de-Presse-.pdf> (consulté le 22 mars 2016).

- Demers, M. (2015). « Pourquoi je suis contre l'oléoduc Énergie Est ». *La Presse.ca*, 1^{er} octobre. En ligne : <http://www.lapresse.ca/debats/votre-opinion/201509/29/01-4904982-pourquoi-je-suis-contre-loleoduc-energie-est.php> (consulté le 5 octobre 2015).
- FCCQ. (2015a). *Un projet dont le Québec a besoin : position de la Fédération des chambres de commerce du Québec*. Mémoire présenté à la commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal.
- FCCQ. (2015b). *Mise à jour de l'analyse économique du projet Oléoduc Énergie Est : d'importants acteurs économiques réitèrent leur appui*, communiqué daté du 17 décembre. En ligne : http://www.fccq.ca/salle-de-presse-communiques-2015_Mise-a-jour-de-l-analyse-economique-du-projet-Oleoduc-Energie-Est.php (consulté le 7 mars 2016).
- Fortin, M.-J., & Fournis, Y. (2015). *Acceptabilité sociale, où en sommes-nous au Québec? Actes du Forum sur l'acceptabilité sociale tenu le 20 mars 2015 à l'Université du Québec à Rimouski, campus de Lévis*. Rimouski : Université du Québec à Rimouski, Groupe de recherche interdisciplinaire sur le développement territorial de l'Est du Québec.
- FQM. (2015). *Audiences publiques sur l'oléoduc de TransCanada Énergie Est*. Mémoire déposé à l'Office national de l'énergie (ONÉ) en vue des audiences publiques sur le Projet Oléoduc Énergie Est. Québec : Fédération québécoise des municipalités (FQM).
- FTQ-Construction. (2015). *Projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada : la FTQ-Construction réitère sa position*, communiqué daté du 17 décembre. En ligne : <http://www.newswire.ca/fr/news-releases/projet-oleoduc-energie-est-de-transcanada--la-ftq-construction-reitere-sa-position-562802991.html> (consulté le 7 mars 2016).
- Gendron, C. (2013). « L'acceptation sociale des projets de développement : au-delà du NIMBY ». *L'Actualité économique du Plan Nord*, (1)1 : 36.
- Gendron, C., & Friser, A. (2015). *Revue de littérature critique sur l'acceptabilité sociale du développement des hydrocarbures*, réalisée dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique (ÉES) globale sur les hydrocarbures au Québec. Montréal : Université du Québec à Montréal, Chaire de responsabilité sociale et de développement durable.
- Gobeil, M. (2016). « Où se sont produites les fuites le long des pipelines au Canada? La réponse en carte ». *ICI.Radio-Canada.ca*, 30 janvier. En ligne : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2016/01/29/006-pipelines-carte-incidents-canada-petrole-gaz.shtml> (consulté le 23 février 2016).
- Gunton, T. & Broadbent, S. (2013). *A Spill Risk Assessment of the Enbridge Northern Gateway Project*. Simon Fraser University, School of Resource and Environmental Management.
- Harvey, J. & Allard, S. (2015). *Rapport d'information : les impacts du projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada dans la MRC de D'Autray*. J. Harvey Consultant & Associés Inc. et ÉCOgestion-solutions Inc.
- Hydro-Québec TransÉnergie et WSP. (2014). *Poursuite du programme de pulvérisation aérienne de phytocides dans les emprises de lignes de transport de la Côte-Nord – 2013-2022 : protocole pour la réalisation d'une étude de suivi sur la perception des risques présenté au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques*.

- INM. (2013). *Étude sommaire sur les processus et les facteurs d'acceptabilité sociale pour le secteur industriel*. Montréal : Institut du nouveau monde (INM).
- Krugel, L. (2015). « Cinq millions de litres de produits pétroliers se déversent en Alberta ». *LaPresse.ca*, 16 juillet. En ligne : <http://www.lapresse.ca/environnement/pollution/201507/16/01-4886102-cinq-millions-de-litres-de-produits-petroliers-se-deversent-en-alberta.php> (consulté le 23 septembre 2015).
- Leclerc, M. (2016). *Préoccupations visant la pérennité des ressources en eau superficielle de la Communauté métropolitaine de Québec en lien avec un déversement accidentel de pétrole sur le parcours de l'oléoduc Énergie Est de TransCanada. Avis technique pour le compte de la Communauté métropolitaine de Québec*. Québec : Institut national de la recherche scientifique, Centre Eau Terre Environnement.
- Lopez-Navarro, M.A., Llorens-Monzonis, J. & Tortosa-Edo, V. (2013). « The effect of social trust on citizens' health risk perception in the context of a petrochemical industrial complex ». *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 10 : 399-416.
- MRC d'Argenteuil. (2014). *Procès-verbal de la séance ordinaire du conseil de la MRC d'Argenteuil. Résolution 14-11-389 : Opposition de la MRC d'Argenteuil au projet d'oléoduc Énergie Est*. Adoptée le 26 novembre 2014.
- MRC d'Argenteuil. (2015). *Mémoire présenté par la MRC d'Argenteuil à la commission de l'environnement, mandatée par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), dans le cadre de la consultation publique organisée par la CMM du 15 septembre au 8 octobre 2015 sur le projet d'Oléoduc Énergie Est de TransCanada reliant Cornwall en Ontario à Saint John au Nouveau-Brunswick*.
- MRC de Vaudreuil-Soulanges. (2014a). *Procès-verbal du conseil de la Municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges – Résolution 14-09-17-13*. Adoptée le 17 septembre 2014.
- MRC de Vaudreuil-Soulanges. (2014b). *Procès-verbal du conseil de la Municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges – Résolution 14-10-29-20*. Adoptée le 29 octobre 2014.
- MRC de Vaudreuil-Soulanges. (2015). *Consultation publique : Projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada Pipelines*. Mémoire présenté à la commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal.
- Nature Québec. (2016). « Échec de l'offensive de charme de TransCanada : la population de plus en plus sceptique ». *GaïaPresse*, 21 mars. En ligne : <http://gaiapresse.ca/nouvelles/bape-energie-est-de-transcanada-la-population-de-plus-en-plus-sceptique-41571.html> (consulté le 23 mars 2016).
- Nove Environnement Inc. (2003). *Évaluation de la perception des risques et des impacts psychosociaux*. Étude sectorielle réalisée pour Hydro-Québec Production dans le cadre du projet de modification des installations de stockage des déchets radioactifs et de réfection de la centrale nucléaire de Gentilly-2.
- Oléoduc Énergie Est. (2015). *Analyse économique du Projet Oléoduc Énergie Est : fiche d'information*. En ligne : <http://www.oleoducenergieest.com/wp-content/uploads/2015/12/Oleoduc-Energie-Est-Analyse-Economique.pdf> (consulté le 15 février 2016).
- OMS. (2002). *Rapport sur la santé dans le monde : Réduire les risques et promouvoir une vie saine*. Genève (Suisse) : Organisation mondiale de la Santé (OMS).

- ONÉ. (2014). *Liste des ruptures qui se sont produites sur des oléoducs et gazoducs assujettis à la réglementation fédérale*. Calgary : Office national de l'énergie (ONÉ). En ligne : <http://www.neb-one.gc.ca/sftnvrnmnt/sft/pplnrptr/index-fra.html> (consulté le 23 septembre 2015).
- ONÉ. (2015). *Carte interactive des incidents de pipelines assujettis à la réglementation fédérale, signalés entre 2008 et 2015*. Calgary : Office national de l'énergie (ONÉ). En ligne : <http://www.neb-one.gc.ca/sftnvrnmnt/sft/dshbrd/mp/index-fra.html> (consulté le 23 septembre 2015).
- Radio-Canada. (2014). « Fuite majeure de la stratégie de TransCanada ». *ICI.Radio-Canada.ca*, 18 novembre. En ligne : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/national/2014/11/18/001-fuite-strategie-communication-transcanada-pipeline.shtml> (consulté le 1^{er} octobre 2015).
- Radio-Canada. (2015a). « Gaz naturel : fuite d'un pipeline de TransCanada en Alberta ». *ICI.Radio-Canada.ca*, 12 mai. En ligne : <http://ici.radio-canada.ca/regions/alberta/2015/05/12/009-fuite-pipeline-transcanada-alberta-gaz-naturel.shtml> (consulté le 9 mars 2016).
- Radio-Canada. (2015b). « Un gazoduc a été la proie des flammes au sud-est du Manitoba ». *ICI.Radio-Canada.ca*, 6 septembre. En ligne : <http://ici.radio-canada.ca/regions/manitoba/2015/09/06/002-incendie-gazoduc-minnesota-pipelines-gaz-naturel-emerson-sud-manitoba.shtml> (consulté le 9 mars 2016).
- Radio-Canada. (2015c). « Énergie Est : une étude montre des failles de sécurité ». *ICI.Radio-Canada.ca*, 28 janvier. En ligne : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2015/01/28/005-energie-est-etude-deversement-petrole.shtml> (consulté le 9 mars 2016).
- Raude J. (2007). « La perception du risque : Théories et données empiriques », *Revue des sciences sociales*, 38 : 20-29.
- Ricard, S. (2003). *Cadre de référence en gestion des risques pour la santé dans le réseau québécois de la santé publique*. Québec : Institut national de santé publique du Québec (INSPQ).
- Saint-Amour, S. (2015a). « Le maire Demers déterminé à bloquer l'oléoduc Énergie Est ». *Courrier Laval*, 10 septembre. En ligne : <http://www.courrierlaval.com/Actualites/2015-09-10/article-4272058/Le-maire-Demers-determine-a-bloquer-loleoduc-Energie-Est/1> (consulté le 30 septembre 2015).
- Saint-Amour, S. (2015b). « L'oléoduc générerait des retombées fiscales dérisoires ». *Courrier Laval*, 21 septembre. En ligne : <http://www.courrierlaval.com/Actualites/2015-09-21/article-4284555/Loleoduc-genererait-des-retombees-fiscales-derisaires/1> (consulté le 5 octobre 2015).
- Saint-Onésime-d'Ixworth. (2015). *Procès-verbal de la séance ordinaire du conseil municipal tenue le 5 octobre 2015*. Résolution 187-2015 : TransCanada – Énergie Est, adoptée le 5 octobre 2015.
- Saucier, C. et al. (2009). *Développement territorial et filière éolienne – Des installations éoliennes socialement acceptables : élaboration d'un modèle d'évaluation des projets dans une perspective de développement territorial durable*. Rimouski : Université du Québec à Rimouski, Unité de recherche sur le développement territorial durable et la filière éolienne.
- Savaria Experts-Conseils inc. (2015a). *Mise en service de l'oléoduc Énergie Est de TransCanada : Impacts d'un déversement sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal*. Sainte-Julie : Savaria Experts-Conseils inc.

- Savaria Experts-Conseils inc. (2015b). *Mise en service du projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada : Impact fiscal du projet de l'oléoduc pour les municipalités du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal*. Sainte-Julie : Savaria Experts-Conseils inc.
- Secretan, Y. (2016). *Projet Énergie Est : Vulnérabilité et exposition de l'estuaire fluvial du St-Laurent dans la région de la CMQ. Rapport présenté à la CMQ*. Québec : Institut national de la recherche scientifique, Centre Eau Terre Environnement.
- Shields, A. (2015a). « Fronde municipale contre le projet Énergie Est : au moins 75 villes ont manifesté leur inquiétude au sujet du pipeline de la pétrolière TransCanada ». *Le Devoir*, 26 février. En ligne : <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/432936/fronde-municipale-contre-le-projet-energie-est> (consulté le 9 mars 2016).
- Shields, A. (2015b). « Levés sismiques à Cacouna : TransCanada a enfreint la loi ». *Le Devoir*, 8 septembre. En ligne : <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/449556/levés-sismiques-a-cacouna-transcanada-a-enfreint-la-loi> (consulté le 9 mars 2016).
- Shields, A. (2016). « Québec demande une injonction pour forcer TransCanada à se conformer aux lois ». *Le Devoir*, 1^{er} mars. En ligne : <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/464320/energie-est-quebec-depose-une-injonction-pour-forcer-transcanada-a-se-conformer-aux-lois> (consulté le 9 mars 2016).
- Table des préfets et élus de la Couronne Sud. (2014). *Consultations sur le Projet Oléoduc Énergie Est*. Mémoire présenté à la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre du processus de consultations publiques de la commission de l'environnement, 10 septembre.
- TransCanada. (2015a). *Énergie Est demeure la façon la plus sécuritaire de transporter du pétrole brut*, communiqué daté du 5 novembre. En ligne : http://www.oleoducenergieest.com/wp-content/uploads/2015/11/TP-NR-EEReset_FINAL_110515FR3_Clean.pdf (consulté le 7 mars 2016).
- TransCanada. (2015b). *Soirées sur la sécurité et les interventions d'urgence de TransCanada*, communiqué daté du 21 octobre. En ligne : <http://www.ledevoir.com/documents/pdf/soireestranscanada.pdf> (consulté le 8 mars 2016).
- TransCanada. (2016a). *Le Projet Énergie Est de TransCanada créera jusqu'à 120 nouveaux emplois au Québec : des travailleurs fabriqueront des systèmes électriques dans une nouvelle usine au Québec*, avis aux médias daté du 3 février. En ligne : <http://www.oleoducenergieest.com/wp-content/uploads/2016/02/TransCanada-Energie-Est-Avis-Aux-Medias-3-Fevrier-2016.pdf> (consulté le 7 mars 2016).
- TransCanada. (2016b). *TransCanada accroît sa présence au Québec*, communiqué daté du 23 février. En ligne : <http://www.marketwired.com/press-release/transcanada-accroît-sa-présence-au-québec-tsx-trp-2099151.htm> (consulté le 7 mars 2016).
- UMQ. (2016). *TransCanada et Oléoduc Énergie Est : l'UMQ salue la demande d'injonction du gouvernement du Québec*, communiqué daté du 1^{er} mars. En ligne : http://www.umq.qc.ca/uploads/files/pub_communiqués/injonction-transcanada-1er-mars-2016.pdf (consulté le 7 mars 2016).

- UPA. (2014). *Fondements et orientations de l'Union 2013-2015. Résolutions adoptées au Congrès général de décembre 2013*. Longueuil : Union des producteurs agricoles (UPA).
- Vergriette, B. (2006). *Perception du risque et participation du public*. Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail (AFSSET).
- Ville de Lévis. (2015). *Demande de la Ville de Lévis afin de participer à l'audience de l'Office national de l'énergie concernant le projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada*. Résolution n° DG-2015-056-R-1, adoptée le 19 février 2015.
- Ville de Mascouche. (2015). *Mémoire de la Ville de Mascouche sur le projet d'oléoduc Énergie Est de TransCanada*. Mémoire présenté à la commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal.
- Ville de Repentigny. (2015). *Projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada*. Mémoire présenté à la commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal.
- Ville de Terrebonne. (2015). *Mémoire de la Ville de Terrebonne sur le projet d'oléoduc Énergie Est de TransCanada*. Mémoire présenté à la commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal.