

Document sur la responsabilité financière de Kinder Morgan



Healthy Oceans, Healthy Communities.



Kerry Bodwell

## Introduction

Les habitants de la région de la mer de Salish – Vancouver, Victoria, les îles du golfe et l'état de Washington – pourraient voir le nombre de superpétroliers, sillonnant la route entre le Port de Vancouver et le Détroit de Juan de Fuca, quadrupler si la compagnie Kinder Morgan reçoit la permission de construire une nouvelle pipeline permettant de transporter le pétrole des sables bitumineux jusqu'aux marchés de l'Asie". Une telle augmentation accroîtrait de façon exponentielle les risques de fuite de pétrole et nous amène à se poser des questions sur qui serait responsable en cas de catastrophe; qu'est-ce qui est à risque, comment nettoyer la fuite et qui paiera pour les coûts d'intervention si il y a des déversements.

Ce document offre une brève évaluation de chacune de ces questions tout en mettant l'emphase sur qui aurait la responsabilité des coûts d'intervention suite à une fuite de pétrole par ces superpétroliers. Nous reconnaissons et remercions le Centre de droit de l'environnement de l'Université de Victoria qui a mené un travail de recherche et d'analyse des lois régissant l'assurance maritime en réponse à des fuites de pétrole.

## Quelle est la proposition de Kinder Morgan?

En 2005, la plus grande compagnie de pipeline au monde, Kinder Morgan, achète la Pipeline TransMountain dont la pipeline s'étend de la ville d'Edmonton, en Alberta, à la ville de Burnaby en Colombie Britannique. Construite en 1953, cette pipeline transportait initialement 70,000 barils par jour (bpj) de pétrole et s'est élargi à un taux actuel de 300,000 bpj. À peu près 100,000 bpj sont expédiés aux États-Unis pour être raffinés, tandis que 150,000 bpj sont raffinés ou distribués en Colombie Britannique et 50,000 bpj sont chargés sur des super-pétroliers et envoyés aux marchés asiatiques. Cette pipeline est la seule en Amérique du Nord qui transporte du pétrole brut, raffiné et non-raffiné, utilisant la même pipeline.

La compagnie a récemment annoncé son projet de construire une pipeline parallèle à celle déjà existante. Cette nouvelle pipeline augmenterait la capacité à 750,000 bpj, et dont la grosse part consisterait en pétrole brut envoyé aux marchés de l'Asie par superpétroliers.

Chaque année, environ 70 à 90 pétroliers Aframax (Average Freight Rate system) naviguent le Détroit de Juan de Fuca, traversant le Détroit de Georgia dans le Port de Vancouver le long de la Baie Burrard. Chacun de ces pétroliers peut transporter plus de 750,000 barils de pétrole. Si le projet d'expansion de Kinder Morgan est approuvé, le nombre de pétroliers naviguant ces eaux augmenterait de 300 navires. Le type de pétroliers que la compagnie envisage utiliser, les pétroliers Suezmax, nécessiterait que le passage des ponts de First et de Second Narrows soit creusé plus profondément pour faciliter l'accès aux navires dans la baie de Burrard.

Kinder Morgan est en train de mener un travail d'information et de consultation avec les propriétaires fonciers, les Nations Premières, les entreprises, les gouvernements locaux et toutes autres entités pouvant être affectées par ce projet d'expansion de la pipeline. Elle souhaite soumettre une application formelle à l'Office Nationale de l'Énergie à la fin de l'année 2013, débiter la construction en 2016 et commencer le transport du pétrole en 2017.

Si le projet d'expansion de Kinder Morgan est approuvé, le nombre de pétroliers naviguant ces eaux augmenterait de 300 navires.



# Quels sont les enjeux?

**La mer des Salish** est une étendue d'eau qui comprend le Détroit de Georgia en Colombie Britannique, le Détroit de Puget dans l'État de Washington et le Détroit de Juan de Fuca qui chevauche le Canada et les États-Unis. Des centaines de rivières se déversent dans la mer des Salish<sup>1</sup> créant une région unique et riche biologiquement qui inclue une multitude d'estuaires, d'îles, de baies et de vastes étendues de littoral.

Dans ces eaux nage le populaire saumon sockeye du Fleuve Fraser qui nourrit humains, ours et forêt. Le Fleuve Fraser est le plus grand producteur de saumon sur la côte du Pacifique de l'Amérique du Nord.<sup>2</sup> Les passages de la mer des Salish, forts en courants marins, sont tapissés d'éponges de mer d'un jaune et pourpre écarlate pendant que la rascasse joue dans les varechs géantes et que les ophiures délicates (famille d'étoiles de mer) étendent leurs bras dans l'eau, toujours en mouvement, pour attraper et se nourrir de plancton. Près des berges, les oursins des sables (dollars des sables) se bronzent sur la plage, les palourdes se cachent dans leurs cavités de boue et les crabes de mer se cherchent un abri sous les rochers quand la marée descend. On peut apercevoir, apparaissant souvent de nul part, des orques, des dauphins à flancs blancs du Pacifique et des baleines à bosses, pendant que des cormorans nichent dans les estuaires avoisinants.

Cette région est le domicile de nombreuses espèces de mammifères marins dont l'orque résident du Sud, plus de 200 espèces de poissons, 1,500 espèces d'invertébrés, 100 espèces d'oiseaux de mer et 500 espèces de plantes aquatiques. Elle est aussi le domicile pour plus de 7 millions d'habitants qui vivent sur les rives du Détroit de Puget, du Détroit de Georgia et celui de Juan de Fuca.<sup>3</sup>

Le début de l'industrialisation de la région a eu un impact néfaste profond sur les caractéristiques biologiques de la mer des Salish; pêche intensive, moulins à papier, fermes piscicoles, sédimentation dû au développement de la région et aux eaux usées municipales et plus encore. Les populations de morues-lingues et de rascasses déclinèrent d'un façon dramatique. L'industrie récréative de la pêche au crabe dans la Baie Howe ferma ses portes due à la pollution, et les poux de mer deviennent problématiques dans les fermes aquacoles et infectent les saumons sauvages juveniles. On observe de moins en moins la présence de mammifères marins dans cette région tandis que l'orque résident du Sud se retrouve sur la liste des espèces en voie de disparition. En fait, cet endroit a été surnommé l'endroit naturel le plus à risque au Canada.<sup>4</sup>

Les communautés locales, les industries et les gouvernements ont cependant travaillé fort afin de restorer la gloire passée de cette étendue d'eau magnifique. Par exemple, "Britannia Beach" située dans la Baie Howe, à peu près 55 kilomètres au Nord de Vancouver sur l'autoroute "Sea-to-Sky", un endroit reconnu en Amérique du Nord comme ayant "le plus haut taux de pollution minérale de source ponctuelle"<sup>5</sup> (provenant d'une source confinée et déterminée), s'est rétablie grâce aux efforts du gouvernement, de l'industrie minière et des groupes communautaires. Plusieurs autres endroits dans la province ont reçu un certain niveau de protection et il semble que, finalement, la vision d'une réserve d'aire marine nationale de conservation dans le Détroit de Georgia Sud se concrétise un peu plus de jour en jour.<sup>6</sup> On aperçoit de plus en plus fréquemment la présence d'orques, de dauphins à flancs blancs et de baleines à bosses dans le port de Vancouver et tout spécialement depuis les deux dernières années. L'importance spirituelle, écologique et économique de la mer a inspiré plusieurs personnes à prendre des initiatives pour la sauvegarder et pourtant il y a un risque que leurs efforts soient en vain si il advenait une fuite de pétrole majeure dans les eaux du Pacifique.

1 Pacific States/British Columbia Oil Spill Task Force, 2011,

[www.oilspilltaskforce.org/docs/notes\\_reports/Final\\_US\\_Canada\\_Transboundary\\_Project\\_Report.pdf](http://www.oilspilltaskforce.org/docs/notes_reports/Final_US_Canada_Transboundary_Project_Report.pdf) (en anglais).

2 British Columbia Waterfowl Society, 2012, [www.reifelbirdsantuary.com/fraser.html](http://www.reifelbirdsantuary.com/fraser.html) (en anglais).

3 Western Washington University 2011, <http://staff.wvu.edu/stefan/salishsea.htm> (en anglais).

4 Fisheries and Oceans Canada, 2007, [www.dfo-mpo.gc.ca/science/publications/ecosystem/pdf/ecosystem-eng.pdf](http://www.dfo-mpo.gc.ca/science/publications/ecosystem/pdf/ecosystem-eng.pdf) (en anglais).

5 [http://en.wikipedia.org/wiki/Britannia\\_Beach,\\_British\\_Columbia](http://en.wikipedia.org/wiki/Britannia_Beach,_British_Columbia) (en anglais).

6 <http://www.pc.gc.ca/eng/progs/amnc-nmca/dgs-ssg/intro.aspx> (en anglais).

Le Déroit de Georgia et les eaux, les terres et les communautés avoisinantes sont le domicile de plusieurs industries différentes; le tourisme, l'industrie des pêches et celle des loisirs.<sup>1</sup> Ces industries contribuent d'une façon significative au bien-être économique et social de la Colombie Britannique. L'industrie du tourisme contribue à plus de 7 milliards au PIB (Produit Intérieur Brut)<sup>2</sup> et donne de l'emploi direct à près de 127,000 personnes.<sup>3</sup> On prévoit que le secteur du tourisme connaîtra une expansion d'ici 2020, en ajoutant la création de plus de 101,000 autres emplois.<sup>4</sup>

Même si il n'y pas d'études complètes menées en Colombie Britannique sur l'impact écologique et économique d'une fuite de pétrole majeure dans la région, on peut toutefois examiner l'étude conduite par le Département d'Écologie dans l'État de Washington déterminant les conséquences économiques d'une telle catastrophe.<sup>5</sup> Cette étude conclut qu'une fuite pétrolière majeure coûterait environ 165,000 emplois et 10.8 milliards de dollars en répercussions d'ordre économique, et ne tient pas compte des demandes en dommage et intérêts individuelles ou des impacts environnementaux subis. Selon les chercheurs de l'Administration Nationale Américaine des Affaires Océaniques et Atmosphériques ou NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration), de tout les dangers qui menacent les orques dans la région, le plus grand risque<sup>6</sup> pour l'espèce est l'éventualité d'une fuite de pétrole. Une fuite de cette envergure pourrait faire des ravages chez la population résidente d'orques de la région sans oublier la dévastation causée aux autres espèces et habitats.

Une étude conduite dans l'État de Washington déterminait qu'une fuite pétrolière majeure coûterait environ 165,000 emplois et 10.8 milliards de dollars en répercussions d'ordre économique



Paul Mantley

1 Brian Nichols, 2002, [www.georgiastrait.org/files/share/PDF/Wave\\_of\\_the\\_Future.pdf](http://www.georgiastrait.org/files/share/PDF/Wave_of_the_Future.pdf) (en anglais).  
2 <http://www.bcstats.gov.bc.ca/StatisticsBySubject/Economy/EconomicAccounts/SatelliteAccounts.aspx> (en anglais).  
3 <http://www.go2hr.ca/about/media-room/facts-about-tourism> (en anglais).  
4 <http://www.go2hr.ca/news/bc-tourism-industry-create-101000-new-job-openings-2020> (en anglais).  
5 <http://pugetsound.org/policy/issues/oil-spill-prevention> (en anglais).  
6 <http://response.restoration.noaa.gov/oil-and-chemical-spills/oil-spills/resources/oil-spill-response-and-killer-whales.html> (en anglais).

## Risque d'une fuite de pétrole

On peut définir "risque" comme étant le produit de deux facteurs: la probabilité de l'évènement et sa conséquence. Prenons le premier facteur, la probabilité que les pétroliers répandent du pétrole durant leur circuit est calculée d'une façon assez précise et a décliné systématiquement depuis les derniers cent ans dû aux avancées technologiques et aux aides à la navigation. Alors que le deuxième facteur, la conséquence d'une fuite de pétrole, diffère tout dépendamment du produit pétrolier déversé et de sa susceptibilité à répondre à la technologie utilisée lors de la fuite. Ce facteur implique un jugement de valeur sur ce qui est efficacement

Entre 1996 et 2006, il y a eu 205 fuites de pétrole provenant de navires pétroliers d'une quantité d'au moins 8,155 litres (51 barils) et plus, totalisant ainsi 431 millions de litres de pétrole (2.7 millions de barils) se retrouvant dans les océans à travers le monde.<sup>3</sup> Les technologies que l'on utilise lors d'une fuite de pétrole ne nettoient qu'un petit pourcentage de ce pétrole; au mieux, elles peuvent prévenir le pétrole de contaminer les rives seulement si les conditions des vents, des courants marins et des vagues sont idéales pour leur utilisation. Une grosse partie du pétrole est laissé derrière afin de s'évaporer, se biodégrader ou, comme c'était le cas pour la catastrophe de la plateforme pétrolière Deepwater Horizon dans le Golfe du Mexique, utiliser des agents chimiques pour altérer les propriétés du pétrole; des globules de pétrole, traités chimiquement, coulent au fond marin et sont rejetées sur la plage par les vagues et les tempêtes et ce pour plusieurs années à venir.

acceptable en réponse à une fuite de pétrole: Est-ce que l'on adopte l'attitude "ni vu, ni connu"? Ou est-ce que l'on mesure les conséquences en termes d'écosystèmes affectés, de mammifères marins, de poissons et d'oiseaux tués et d'effets persistents d'une génération à l'autre sur la vie marine?

Une fuite de pétrole très médiatisée du pétrolier Exxon Valdez, déversa plus de 200 millions de litres (275,000 barils) de pétrole brut dans la Baie du Prince William en 1989. Même après toutes ces années, les cailloux sur les plages dans la Baie sont couverts d'un mélange noir visqueux et puant de sable et de pétrole. On estime que plus de 80,000 litres de pétrole reposent toujours sur le plancher marin de la zone intertidale.<sup>1</sup> L'industrie de la pêche au hareng s'est effondrée et ne s'est toujours pas rétablie de même que l'économie locale qui se démène encore à ce jour. Cette catastrophe a laissé dans son sillage une misère humaine qui couvrent le spectre des problèmes économiques et sociaux. La population de saumons sauvages a souffert la perte d'une source majeure de nourriture et des mutations causées par des toxines persistantes qui ont affectées les générations subséquentes.<sup>2</sup> Les conséquences de cette tragédie s'étendent sur des décennies (trois à ce jour), se mesurent en dollars (\$4 à \$12 milliards tout dépendant ce qu'on inclut) et en dommages écologiques et humains qui ne seront jamais indemnisés.

1 Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council, *Lingering Oil Report*, 2010 (en anglais).

2 Ascites, premature emergence, increased gonadal cell apoptosis, and cytochrome P4501A induction in pink salmon larvae continuously exposed to oil-contaminated gravel during development, Gary D. Marty, David E. Hinton, Jeffrey W. Short, Ronald A. Heintz, Stanley D. Rice, Donna M. Dambach, Neil H. Willits, John J. Stegeman, *Canadian Journal of Zoology*, 1997, 75(6): 989-1007, 10.1139/z97-120.

3 International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) website

<http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/Sept 2007> (en anglais).



Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council

## Bitume et les coûts engendrés lors d'une intervention contre un déversement

Le bitume des sables bitumineux est une huile persistante à haute teneur minérale (80 à 85%); cependant ces qualités sont différentes du pétrole brut. Cette huile est tellement visqueuse que pour être transportée elle doit être diluée avec un condensat de gaz naturel appelé “dilbit” (bitume dilué). Contrairement au pétrole brut conventionnel, le bitume est plus lourd que l’eau. Tandis que le “dilbit” peut être plus dense, semblable ou plus léger que l’eau tout dépendant de ces composantes précises. En cas de fuite de pétrole, celui-ci réagira donc différemment: soit couler jusqu’au fond marin, flotter pour un temps ou encore s’émulsionner dans des colonnes d’eau. Ou, bien souvent avec le temps, passer par toutes ces trois étapes.

La meilleure technologie disponible pour répondre aux fuites de pétrole dépend de la quantité de pétrole demeurant à la surface de l’eau, ce que le “dilbit” ne fait que rarement. Avec les diluants se volatilisant et créant un nuage toxique de benzène et toluène (qui sont des substances cancérigènes) et de sulfure d’hydrogène (extrêmement toxique), la majorité du bitume coulera au fond soit en se mélangeant avec des colonnes d’eau ou en se déposant au plancher marin. Si ça se produit, il y a de fortes chances que les opérations de confinement et de récupération, avec l’aide de barrages flottants et de récupérateurs de pétrole ou l’utilisation d’agents dispersants, n’aient aucun effet sur le bitume.<sup>1</sup> Actuellement, il n’existe aucune technologie pouvant enlever le bitume du fond marin.

La fuite de pétrole de 2010 dans la rivière Kalamazoo, due à une rupture d’une pipeline, déversa dans la rivière plus de 1 million de gallons de “dilbit” (bitume dilué) qui provenait des sables bitumineux canadiens. Le pétrole se retrouva au fond de la rivière et le nettoyage qui devait être complété en 2 mois a continué jusqu’en 2012. Les coûts de nettoyage ont dépassé largement le montant d’assurance de \$650 Millions prévu pour ce genre de situations et atteigneraient, selon Enbridge, plus de \$800 Millions. Plus de 50 kilomètres de la rivière furent affectés et, comme Enbridge annonçait fièrement la conclusion des travaux de nettoyage, l’Agence de protection environnementale des États-Unis leur remettait une ordonnance de retourner sur le site du désastre et de continuer le nettoyage. Les responsables de la compagnie ont affirmé que “personne ne s’attendait à ce que du pétrole sur le fond marin soit si difficile à nettoyer.”<sup>2</sup>

1 A. Swift, N. Lemphers, S. Casey-Lefkowitz, K. Terhune & D. Droitsch (2011) Pipeline and Tanker Trouble: The impact to B.C.’s Communities, Rivers and Coastline from Tar Sands Oil Transport. (Pg 7) (en anglais).

2 Anderson, Mitch, “Spill from Hell: Diluted Bitumen”, The Tyee, March 5 2012, [www.thetyee.ca](http://www.thetyee.ca) (en anglais).

# Qui paie pour une intervention en cas de déversement

Au Canada, l'indemnisation pour les dommages causés par la pollution par une fuite de pétrole provenant d'un pétrolier est administré par la Loi sur la Responsabilité en Matière Maritime et un nombre de conventions internationales auxquelles le Canada fait partie.

Ces conventions sont créées pour mettre un plafond sur la responsabilité financière des propriétaires de navires pétroliers et afin d'établir un plan de paiement de compensations, d'intervention en cas de déversement et de dommages aux ressources naturelles causés par les fuites de pétrole provenant de navires pétroliers. Les limites sur la responsabilité s'expriment en Droits de Tirage Spéciaux (DTS) en valeur donnée par le Fonds Monétaire International et convertis en monnaie nationale courante.<sup>1</sup>

Présentement, le plan de compensation pour la pollution causée par une fuite de pétrole provenant de navires pétroliers comprend quatre niveaux de couverture d'assurance.



## Premier Niveau: Convention sur la Responsabilité civile et sur l'assurance protection et indemnisation.

- Propriétaires de navires transportant plus de 2,000 tonnes d'hydrocarbures persistants en vrac comme cargo doivent avoir une assurance ou toute autre sécurité financière pour couvrir d'éventuels dommages par la pollution.
- Propriétaires de navires sont responsables pour un maximum de 89,770,000 DTS (Droits de tirage spéciaux) soit approximativement \$140 Million de dollars canadiens, payés par l'assureur du navire (habituellement un Club de protection et d'indemnité).
- Les Clubs de protection et d'indemnité sont des associations mutuelles d'assurance maritime établies par les propriétaires de navires
- Ces fonds monétaires sont présumément disponibles immédiatement afin de payer pour les efforts d'intervention en cas de déversement
- Une fois que le propriétaire d'une navire pétrolier croit avoir atteint la limite de \$140 Millions de dollars, il peut légalement transférer les commandes d'intervention au gouvernement.



## Deuxième Niveau: Fonds International d'Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

- Le fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est accessible quand l'indemnisation disponible au premier niveau n'est pas adéquate.
- Ce fonds augmente le plafond de l'assurance disponible sous le premier niveau à une limite de \$203 Millions DTS ou à peu près \$318 Millions de dollars canadiens.
- Si un propriétaire de navire n'est pas responsable et que le premier niveau n'est pas accessible (par exemple, en cas de dommage dû à la pollution et le résultat "d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible"), alors il pourrait accéder à la totalité de ce fonds soit \$318 Millions. Autrement la différence entre \$318 Millions et \$140 Millions du premier niveau sera accordée.
- Ce fonds est seulement accessible lors de fuites de pétrole transportant des hydrocarbures persistants en vrac comme cargo commercial. Il ne répond pas aux dommages causés par des navires engagés dans une

<sup>1</sup> Ces chiffres étaient produits en utilisant le taux de change du 26 juin 2012 où 1 DTS est égal à \$1.56 CAN. Les taux de change courants sont accessibles par ces sites; et [http://coinmill.com/CAD\\_SDR.html](http://coinmill.com/CAD_SDR.html), [http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx).

guerre, ou opérés à des fins nationales par des États faisant partie de la convention. Les dommages doivent être le résultat d'un incident impliquant un ou plusieurs navires.



### Troisième Niveau: Fonds international complémentaire d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

- Canada fait partie de ce fonds mis en vigueur le 2 Janvier, 2010.
- Le fonds complémentaire est accessible à toute personne ayant une réclamation valide remplissant les conditions requises du niveau 2 de la convention, dont la valeur dépasse \$318 Millions.
- Et ce fonds plafonne la couverture totale accordée à \$1.18 Milliards CAD, du niveau 1, 2 et 3.



### Quatrième Niveau: La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires du Canada

- La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires est entrée en vigueur le 24 Avril, 1989. Elle a succédé à la Caisse des réclamations de la pollution maritime qui fut instaurée en 1973. Le solde courant de la Caisse est d'environ \$380 Millions CAD.
- La responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation en cas de fuite de pétrole est de \$159 Millions CAD<sup>1</sup>. Ce montant est additionnel à l'indemnisation payée par les niveaux 1, 2 et 3.
- Cette Caisse d'indemnisation fut créée avec des prélèvements imposés historiquement aux importateurs de pétrole. Aucun prélèvement n'a été imposé depuis 1976. Depuis cette date, les payeurs de taxes canadiens contribuent en payant le montant totalisant les intérêts sur les prélèvements accumulés, et le fonds continue de s'élargir bien que de façon lente.
- Le Ministère des Transports a le droit d'imposer à nouveau un prélèvement par tonne métrique provenant "d'hydrocarbures donnant lieu à une contribution", soit pétrole brut et mazout, et importés au Canada ou transportés en vrac du Canada comme cargaison sur un navire. Ce prélèvement est indexé annuellement à l'indice des prix à la consommation.
- La but de cette caisse d'indemnisation est d'assurer le paiement de réclamations pour la pollution marine par hydrocarbures provenant de navires où il y a risque de non-paiement par le propriétaire du navire, ou si l'identité du navire qui a causé la fuite de pétrole ne peut être établie.

Donc, le montant total disponible de la part des quatre niveaux de financement est approximativement de \$1.34 Milliards CAD.<sup>2</sup>

L'aide financière des niveaux 1, 2 et 3 s'applique seulement aux navires construits ou adaptés spécifiquement pour transporter des hydrocarbures en vrac comme cargaison. Le niveau 4 est également disponible pour les dommages causés par hydrocarbures persistants couverts par les niveaux 1,2 et 3; toutefois, le niveau 4 est unique car il couvre également les fuites causées par d'autres catégories de navires. Ce niveau d'aide financière s'applique aussi aux "rejets non identifiés" d'hydrocarbures où l'identité du navire responsable du déversement ne peut pas être établie et les coûts de l'intervention ne sont pas couverts par l'aide financière offerte par les niveaux 1, 2 et 3. Si les rejets sont non identifiés, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires serait la première et seule source d'aide financière pour les coûts d'intervention.

1 A augmenté en 2012 – voir le rapport annuel de la caisse d'indemnisation à la page iii, accédé le 30 Octobre 2012  
[http://publications.gc.ca/collections/collection\\_2012/cidphn-sopf/T1-11-2012-fra.pdf](http://publications.gc.ca/collections/collection_2012/cidphn-sopf/T1-11-2012-fra.pdf)

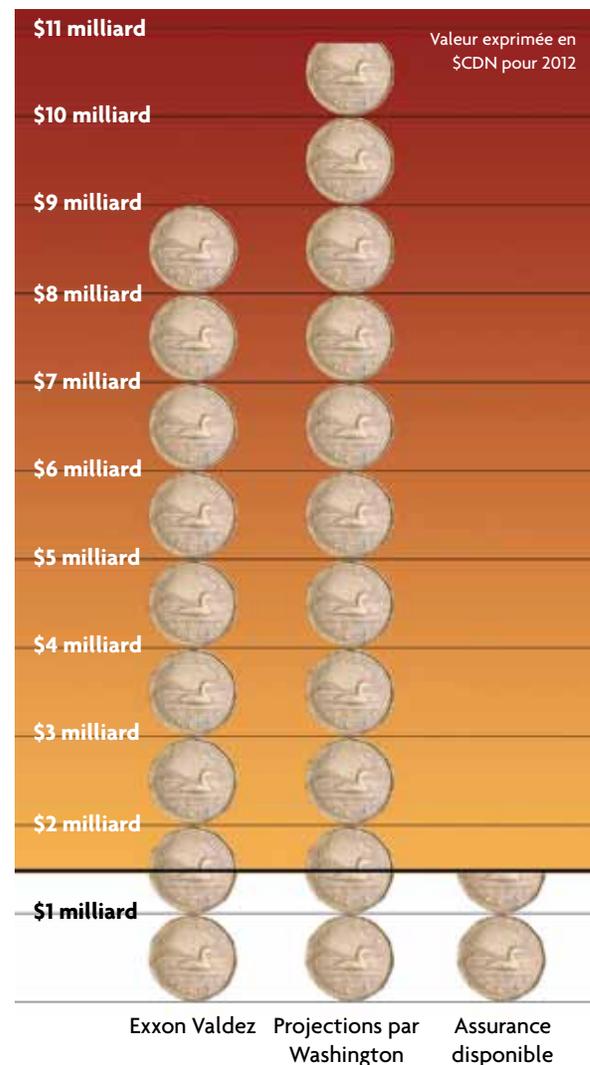
2 Boulton, Matthew. (2010) Financial Vulnerability Assessment: Who Would Pay for Oil Tanker Spills Associated with the Northern Gateway Pipeline? Environmental Law Center University of Victoria (en anglais).

## Coûts aux contribuables

L'indemnité disponible au Canada de \$1.34 Milliards contraste dramatiquement avec ce que ça coûte véritablement: plus de \$4 Milliards USD ont été dépensés pour tenter de répondre à la fuite de pétrole brut de l'Exxon Valdez où à peine 1/10 du déversement fut récupéré. Les propriétaires de l'Exxon Valdez ont également déboursé plus de \$5 Milliards USD de réclamations en dommages et intérêts en plus des coûts d'intervention, et ce, même si la Baie du Prince-William demeure à ce jour polluée et que l'économie et l'écologie de la région sont encore touchées par cette catastrophe.

Dans la plupart des cas, le plafond de \$1.34 Milliards CAD sera le maximum accordé en cas de déversement. Si les coûts d'intervention et de dommages excèdent ce plafond, les contribuables et les victimes de la fuite de pétrole pourraient avoir à assumer les coûts additionnels de la catastrophe. Dans des cas exceptionnels, une poursuite civile pourrait être intentée mais ne serait efficace que si le propriétaire avait les moyens financiers pour couvrir les réclamations en dommages et intérêts. Depuis l'expérience de l'Exxon Valdez, les compagnies pétrolières n'opèrent plus les navires pétroliers à même leurs compagnies afin d'éviter de risquer leurs avoirs en cas de catastrophe. C'est maintenant courant que le superpétrolier, sous la propriété unique d'une compagnie quelconque, opère indépendamment et soit sous contrat par la compagnie pétrolière exportant ou important le pétrole. Ainsi, la responsabilité est limitée: par la convention internationale et par la pratique au fonds décrit précédemment<sup>1</sup>.

De plus, l'indemnisation accordée par les niveaux 1 jusqu'à 4 n'est accessible que si il y a un dommage causé par la "pollution".<sup>2</sup> Une fuite de pétrole par un navire pétrolier causera habituellement cinq types de réclamations: dommage à la propriété, coûts d'intervention en mer et sur la rive, pertes économiques directes subies par les pêcheurs ou ceux engagés dans des activités de mariculture, pertes économiques directes du secteur touristique et coûts des mesures raisonnables de remise en état de l'environnement affecté. Les pertes indirectes ou sans valeur marchande, comme les dommages à long terme infligés aux écosystèmes (côté esthétique et fonctionnel), ne sont pas indemnisables.



1 Boulton, Matthew. (2010) Financial Vulnerability Assessment: Who Would Pay for Oil Tanker Spills Associated with the Northern Gateway Pipeline? Environmental Law Center University of Victoria (en anglais).

2 Article 1, Annexe 8 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime définit le dommage par pollution comme étant: "le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de soute du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront".

## Conclusion

Comme Enbridge, la compagnie Kinder Morgan essaiera de minimiser les peurs entourant ce projet en prétendant que les risques de fuite de pétrole sont faibles et qu'il y a des fonds disponibles pour payer les coûts d'intervention en cas de déversement. Ces affirmations ne sont pas complètement véridiques.

Le risque d'une fuite de pétrole majeure quadruplera avec le nombre croissant de navires pétroliers dans la région. L'expérience vécue dans la rivière Kalamazoo démontre que le dilbit (bitume dilué) provenant de la pipeline des sables bitumineux se comporte différemment du pétrole conventionnel, ce qui rend le nettoyage lors d'une fuite de pétrole en mer presque impossible. Tandis que les fonds mis de côté pour de tels éventualités ne seront probablement pas adéquats et que les contribuables devront possiblement en assumer les frais.

Kinder Morgan veut nous faire croire qu'il demande le support public pour son nouveau projet de pipeline, mais en vérité ce qu'il revendique c'est la confirmation que les gens vivant près de la mer des Salish sont prêts à risquer leur santé, leur économie et leur environnement. Et que si par malheur une catastrophe se produisait, la population de cette région assumerait les coûts pour corriger les dommages causés par celle-ci et ce pour des années à venir.

# Les auteurs

## Living Oceans Society

Basée en Colombie Britannique, Living Oceans Society est la plus grande organisation au Canada focusant entièrement sur la conservation marine. Elle préconise une gestion des océans qui bénéficie le bien commun, selon des politiques à fondement scientifique qui prennent en considération les écosystèmes dans leur ensemble.

Pour en connaître plus sur la Société, visitez [www.livingoceans.org](http://www.livingoceans.org).

## Western Canada Wilderness Committee

Avec plus de 60,000 membres, donateurs et bénévoles, nous sommes le plus grand groupe environnementaliste au Canada formé de membres, voué à la protection de la nature et financé par la population. Nous sommes unifiés dans notre mission de protéger la biodiversité du Canada, aidés par la recherche stratégique et par l'éducation publique de vaste diffusion.

Pour plus d'informations, veuillez contacter [www.wildernesscommittee.org](http://www.wildernesscommittee.org).

## Georgia Strait Alliance

Depuis 1990, Georgia Strait Alliance travaille à protéger et restaurer le milieu marin et à promouvoir la gestion durable du Détroit de Georgia, ses eaux avoisinantes et ses communautés”. (instead of “Depuis 1990, Georgia Strait Alliance travaille à protéger et restaurer le milieu marin et à promouvoir la gestion durable du Détroit de Georgie, ses eaux avoisinantes et ses communautés.

Si vous aimeriez avoir plus d'informations, visitez [www.GeorgiaStrait.org](http://www.GeorgiaStrait.org).

## West Coast Environmental Law

West Coast Environmental Law est le défenseur juridique pour l'environnement. Grâce aux conseils juridiques, à l'éducation et à la sensibilisation, West Coast offre aux citoyens et aux organisations leur connaissance juridique et des outils et solutions innovatrices nécessaires pour protéger notre environnement et bâtir des communautés durables au niveau local, national et international.

Pour plus d'informations, contactez [www.wcel.org](http://www.wcel.org).