

New Report Shows Energy East Pipeline A Massive Threat to Atlantic Canada and U.S. Marine Resources

Canadian Groups Call on Federal Government to Reject Pipelines, As New U.S.-Led Campaign Calls for National Tar Sands Dilbit Tanker Ban

For Immediate Release

July 26, 2016, Saint John—A new report released today by the US - based Natural Resources Defense Council (NRDC), in partnership with numerous Canadian and U.S. groups, shows the proposed Energy East pipeline would drive a 300 to 500 per cent increase in crude tanker traffic down the Atlantic coast from Saint John, New Brunswick to the U.S. Gulf Coast— industry’s preferred refinery market for processing tar sands bitumen. The report entitled “Tar Sands in the Atlantic: TransCanada’s Proposed Energy East Pipeline” shows the addition of almost 300 supertankers would pose a massive threat—in the form of deafening ocean noise, heightened risks of major oil spills, and the introduction of invasive species—to marine mammals like the endangered North Atlantic right whale, the Bay of Fundy’s lucrative lobster fishery, and other iconic regions like the Florida Keys.

"The Energy East pipeline and tanker proposal is too risky for our communities, water and wildlife," said Keith Brooks, Campaigns Director at Environmental Defence. "The federal government says tar sands oil doesn't belong in the Great Bear Rainforest or the North Coast of BC. The boreal forest of eastern Canada and places like the Bay of Fundy on the Atlantic coast are no different."

NRDC, which was instrumental in the campaign to stop the Keystone XL pipeline, also announced today a new campaign calling for a national moratorium on tankers carrying tar sands dilbit in U.S waters, which would apply to the Atlantic and Pacific oceans. In just a week, a petition to the White House has garnered more than 80,000 signatories.

“Energy East represents a set of extraordinary threats to the U.S. East Coast,” said Anthony Swift, Director of NRDC’s Canada Project. “It would be irresponsible for regulators to turn a blind eye to what could happen with Energy East’s oil once it’s loaded onto tankers bound for the Gulf Coast.”

“In the face of these threats—which we know from the National Academy of Sciences represent nearly impossible challenges for industry and spill responders to address—we believe there’s a pressing need for a moratorium on tar sands tankers and barges in U.S. waters,” added Swift.

In the U.S., the Coast Guard and the Environmental Protection Agency have the authority to approve or reject vessel and facility spill response plans. According to the NRDC, given a lack of

technology designed for confronting submerged and sunken oil, no response plan can adequately clean up diluted bitumen. Unlike conventional crude, large portions of diluted bitumen can be expected to sink if spilled in water, according to a 2016 study by the National Academy of Sciences (NAS). The NAS also found that current regulations and spill response techniques are incapable of managing the unique behavior and higher risks of tar sands diluted bitumen spill in water.

“To be at all credible, the National Energy Board must give the NAS study a central role in its review of Energy East,” said Matt Abbott of the Conservation Council of New Brunswick, who added the NEB has denied the opportunity for consultation on the tanker issue in Nova Scotia, which, along with New Brunswick, would be most directly impacted by tar sands tanker traffic.

Meanwhile, in British Columbia the NEB refused to consider the same NAS study in its Kinder Morgan pipeline analysis.

"We already have tankers loaded with diluted bitumen plying the West Coast, threatening communities on both sides of the border," said Will Horter, strategy director at Dogwood Initiative. "Now Kinder Morgan is pushing ahead with plans for a seven-fold expansion in tanker traffic, with no ability to clean up submerged oil."

Today also marks the six-year anniversary of the Kalamazoo, Michigan spill, where 4.2 million litres of tar sands dilbit crude spilled into the river after a rupture in the Enbridge pipeline. The five year spill response effort cost more than \$1 billion USD and bitumen residues remain in place on the river bottom despite extensive dredging.

Partners of NRDC's report — which is available online [here](#) —include 350.org, 350 Maine, 350 Massachusetts for a Better Future, Conservation Council of New Brunswick, Ecology Action Centre, Environmental Defence, Environment Maine, Equiterre, Friends of the Earth, Greenpeace, Natural Resources Council of Maine, Oil Change International, and Sierra Club.

-30-

For more information, please contact:

Anthony Swift, Canada Project Director, NRDC, 202-513-6276

Tim Ehlich, Communications Manager, Environmental Defence, 647-468-3641

Matthew Abbott, Director of Marine Conservation, Conservation Council of New Brunswick, 506-321-0429

Will Horter, Strategy Director, Dogwood Initiative, 250-418-1672

Stephen Thomas, Energy Campaign Coordinator, Ecology Action Centre, 902-441-7136

Le projet d'oléoduc Énergie Est représente une menace grave sur les ressources marines de la côte atlantique du Canada et des États-Unis, selon un nouveau rapport

Des groupes canadiens appellent le gouvernement fédéral à rejeter les oléoducs; une nouvelle campagne aux États-Unis demande l'interdiction du passage des navires citernes transportant du pétrole issu des sables bitumineux.

Publication immédiate

Montréal, le 26 juillet 2016 - Un nouveau rapport publié aujourd'hui par le Natural Resources Defense Council (NRDC) de New York, NY, en partenariat avec de nombreux groupes canadiens et américains, démontre que le projet d'oléoduc Énergie Est pourrait entraîner une augmentation de 300 à 500 % du trafic de pétroliers de pétrole brut le long de la côte atlantique à partir de Saint John au Nouveau-Brunswick et jusqu'au golfe du Mexique – le site commercial de raffinage privilégié pour le traitement du bitume issu des sables bitumineux.

Intitulé « Énergie Est : La menace des sables bitumineux dans l'Atlantique », le rapport établit que l'ajout de près de 300 superpétroliers constituerait une grave menace pour des mammifères marins tels que la baleine franche de l'Atlantique Nord qui est une espèce en voie de disparition, pour l'industrie lucrative de la pêche au homard de la baie de Fundy ainsi que pour des régions emblématiques comme les Keys de la Floride. Cette menace est multiple : bruit assourdissant dans les fonds océaniques, risques accrus de déversements majeurs de pétrole et introduction d'espèces envahissantes. Au niveau mondial, le pétrole déplacé par ce pipeline entraînerait des émissions de gaz à effet de serre (GES) supplémentaires pendant des décennies, et ceci, jusqu'à concurrence de 256 millions de tonnes par année, une quantité équivalente à celle des émissions de toutes les voitures qui roulent en Allemagne.

Dans son application consolidée déposée ce printemps, TransCanada a explicitement mentionné l'option d'exporter du pétrole à partir d'un port au Québec. Selon Keith Stewart, responsable de la campagne Climat-Énergie chez Greenpeace Canada, «Énergie Est pourrait augmenter significativement le trafic de pétroliers sur le Saint-Laurent et, par le fait même, ajouter de nouvelles menaces alors que ce projet est déjà jugé comme trop risqué par la majorité de la population, ainsi que par plus de 300 municipalités, l'Union des producteurs agricoles et les Premières nations du Québec et du Labrador.»

« Ce rapport prouve que l'expédition de bitume met les océans et les voies navigables du Canada à risque », a déclaré Steven Guilbeault, directeur principal chez Équiterre. La voie maritime du St-Laurent est un moteur économique pour tout l'est du pays et plusieurs communautés le long de l'embouchure du fleuve vivent du tourisme et de la pêche. Un déversement serait catastrophique. Monsieur Guilbeault poursuit : « Nous demandons au gouvernement fédéral d'adopter des mesures immédiates et de ne pas approuver le déploiement des projets de pipelines Énergie Est ou celui de Kinder Morgan. »

Le NRDC qui a joué un rôle clé dans la campagne contre le déploiement du pipeline Keystone XL, a également annoncé aujourd'hui le lancement d'une campagne demandant un moratoire national sur les pétroliers transportant du dilbit (bitume dilué) issu des sables bitumineux dans les eaux américaines. Ce moratoire s'appliquerait autant sur l'Atlantique que sur le Pacifique. Une pétition présentée à la Maison-Blanche a déjà recueilli 80 000 signataires.

« Énergie Est pose une ensemble de menaces extraordinaires pour la côte est des États-Unis », affirme Anthony Swift, directeur du projet canadien pour NRDC. Il ajoute que « malgré ces menaces, les organismes de réglementation canadiens semblent fermer les yeux sur ce qui pourrait se produire avec le pétrole d'Énergie Est une fois qu'il sera chargé sur des pétroliers en destination du golfe du Mexique ».

Monsieur Swift ajoute : « Face à des menaces qui posent des défis quasiment insurmontables pour l'industrie et pour les intervenants en cas de déversement – menaces qui sont toutes confirmées par la National Academy of Sciences – nous croyons qu'il existe un besoin urgent d'établir un moratoire sur les pétroliers transportant des hydrocarbures issus des sables bitumineux dans les eaux américaines. Puisque les pipelines Énergie Est et de Kinder Morgan ne peuvent avoir de sens au point de vue économique sans l'utilisation des eaux américaines, un tel moratoire pourrait sérieusement retarder et peut-être même stopper complètement ces projets. »

Aux États-Unis, la Garde côtière et l'Agence américaine pour la protection de l'environnement (EPA), ont le pouvoir d'approuver ou de rejeter les plans d'intervention en cas de déversement développés par les flottes de navires ou par les usines. Selon le NRDC, étant donné un manque de technologies appropriées pour faire face aux situations de pétrole immergée ou à celle de pétrole coulé au fond de l'eau, aucun plan d'intervention ne peut adéquatement voir à l'assainissement de zones affectées par du bitume dilué. Dans une situation de déversement accidentel à partir d'un pétrolier, et contrairement au pétrole brut conventionnel, d'importantes quantités de bitume dilué qui se trouveraient dans l'eau couleraient. C'est ce que révèle une étude de 2016 du National Academy of Sciences (NAS). Le NAS a également constaté que la réglementation en vigueur et que les techniques d'intervention en cas de déversement qui existent actuellement seraient incapables de répondre aux conditions spécifiques et aux risques plus élevés associés au bitume dilué issu des sables bitumineux.

« Pour que la démarche de l'Office national de l'énergie (ONÉ) soit la moindrement crédible, elle doit donner un rôle central à l'étude du NAS dans son examen d'Énergie Est. » C'est ce qu'expose Matthew Abbott du Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick avant d'expliquer que l'ONÉ a refusé la possibilité d'entreprendre des consultations sur les enjeux posés par les pétroliers en Nouvelle-Écosse, une province, qui, tout comme le Nouveau-Brunswick, serait directement touchée par la navigation de pétroliers de sables bitumineux.

Pendant ce temps, en Colombie-Britannique, l'ONÉ a refusé d'examiner la même étude du NAS dans son analyse du projet de pipeline de Kinder Morgan.

Aujourd'hui marque aussi le sixième anniversaire du déversement de la rivière Kalamazoo au Michigan. Ce sont 4,2 millions de litres de dilbit brut issu des sables bitumineux qui avaient alors été déversés suite à une rupture du pipeline d'Enbridge. Le plan d'intervention de cinq ans mis en place suite au déversement a coûté plus d'un milliard de dollars américains et, malgré les

efforts et un important programme de dragage, des résidus de bitume se retrouvent toujours au fond de la rivière.

- 30 -

Pour consulter le rapport dans son intégralité, cliquez ici (disponible en anglais seulement)
Pour accéder au résumé du rapport (en français), cliquez ici

Pour plus d'informations :

Geneviève Puskas, Équiterre, 514-792-5222, gpuskas@equiterre.org

Rania Massoud, Greenpeace Canada, 438-929-7447, rania.massoud@greenepeace.org

Hard Questions From Media

1. What about all the tankers that currently travel down the Atlantic coast already?

- Energy East would result in a 300% increase in **crude** tankers in the Bay of Fundy, transporting a new substance that can't be cleaned up. Most tankers today carry refined products or other liquids.
- Because of where refineries on the Atlantic seaboard are located--Saint John, Come By Chance, New Jersey, Delaware, and Pennsylvania--a large portion of the Atlantic coast is relatively "tanker free." Estimates place the increase in tanker traffic from New Jersey north to Maine at 500% over current traffic.
- Energy East will not displace existing imports of oil. In an interview with the Financial Post, Ian Whitcomb, president of Irving Oil Ltd., admitted that "his refinery would continue to purchase foreign oil even if Energy East goes ahead." Whitcomb added that Irving Oil "will add Western Canadian crude to our portfolio as the economics dictate, but probably not at the expense of our Saudi barrels."

2. What about the study that shows bitumen doesn't sink?

- The study was presented to the NAS during their review of the existing science on the fate of dilbit spills. In addition to highly questionable findings--sinking conventional oils--the NAS rejected the study's key findings about dilbit floating.

3. Wouldn't a move by the US to ban tankers down the shared coasts fly in the face of NAFTA?

- A moratorium on tankers carrying dilbit is not an attempt to place a trade barrier on the export of oil from Canada to the U.S. This is a necessary measure, supported by the best available science, that is the only available option that exists for protecting coastlines and rivers across the entire U.S from a product that cannot be cleaned up if spilled and that would decimate coastal industries in the event of an accident. NAFTA makes clear that where environmental measures are put in place and supported by the best science available, such measures, though they do technically create non-tariff trade barriers, are defensible.

4. Tar sands tankers carrying bitumen are already being transported out of BC. What's the problem?

- There are very few tankers carrying dilbit from Vancouver, BC today and their movement is already highly controversial in Washington State, which receives barges of dilbit to a refinery in Tacoma. However, these tankers and barges have been allowed to operate under the assumption that the oil they are carrying will behave similarly to conventional heavy oils. This assumption has led to dilbit being classified alongside other crudes for regulatory and clean-up purposes. The NAS has left very little doubt that this classification has been misapplied and that regulators should not be allowing dilbit to be moved by water in the absence of clean-up techniques and technologies for cleaning up a dilbit spill.

5. The tanker numbers we're talking about don't even approach the levels of busier areas like the English Channel. What's the Big deal (this is an argument TransCanada often uses)

- Firstly, this is an apples to oranges comparison, TransCanada raises this argument in the hopes of avoiding discussion of the impact of increased tanker traffic in the Bay of Fundy, Gulf of Maine, and all the way down the US Eastern Seaboard into the Gulf of Mexico.
- Several areas along proposed tanker routes are important habitat for large whales, like the North Atlantic right whale, which are at risk from collisions with tankers and are harmed by the noise created by large tankers. Studies in the Bay of Fundy have shown that right whales are already stressed by existing levels of noise. We don't yet know how much noise will be too much noise for the whales.