

QUELQUES MYTHES À DÉBOULONNER

Le transport du pétrole par oléoduc est plus sécuritaire que par train ou par bateau.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a admis lors des audiences du BAPE que le transport du pétrole par pipeline n'est ni plus ni moins sécuritaire que par train. En fait, il faut comprendre que tout mode de transport de matières dangereuses (telles que le bitume dilué au moyen de solvants toxiques) comporte des risques de contamination importants en cas de déversement et complique les opérations de nettoyage. La question qu'il faut se poser n'est donc pas de savoir comment transporter le pétrole, mais bien pourquoi le faire, d'autant plus que les considérations de TransCanada sont davantage d'ordre économique que sécuritaire.

Refuser Énergie Est, c'est ouvrir la voie à une augmentation du trafic ferroviaire et maritime de pétrole.

Au-delà du fait que, pipeline ou train ou bateau, des risques existent, il est faux que la réalisation de l'oléoduc Énergie Est va entraîner une diminution du trafic pétrolier par d'autres moyens de transport. Considérant les visées expansionnistes de l'industrie des sables bitumineux, le bitume dilué (et le pétrole léger du Dakota du Nord) qui coulera dans les tuyaux de TransCanada ne va que s'ajouter à celui qui circule déjà par terre et par mer. Les trains et les bateaux chargés de pétrole n'arrêteront pas de circuler au Québec si Énergie Est est approuvé. De même, des projets en gestation comme celui de port pétrolier à Belledune auront pour effet d'accroître le transport ferroviaire, sans compter que les trains ont déjà commencé à reprendre du service sur le tronçon qui jouxte Lac-Mégantic. On entrevoit également une hausse du transport d'énergies fossiles sur le Saint-Laurent ces prochaines années, hausse déjà amorcée avec l'inversion de la Ligne 9B d'Enbridge.

Énergie Est permettrait d’approvisionner les raffineries québécoises en pétrole « local ».

Avec la récente inversion du flux de la Ligne 9B d’Enbridge, en provenance de Sarnia (Ontario), les raffineries québécoises n’ont pratiquement plus d’espace pour raffiner du pétrole supplémentaire, et n’ont par conséquent nul besoin de nouvel approvisionnement. D’ailleurs, le projet Énergie Est a été conçu essentiellement comme un projet d’exportation. De 80 à 90 % du pétrole qui circulera dans ses tuyaux est destiné aux marchés internationaux (l’Europe et l’Inde), ce que même les représentants de l’industrie pétrolière canadienne ont reconnu lors des audiences du BAPE. Et avec la concrétisation éventuelle du projet Upland, qui vise à raccorder la région de Bakken au Dakota du Nord à Énergie Est, jusqu’à un tiers du pétrole circulant dans l’oléoduc de TransCanada pourrait être du pétrole de schiste des États-Unis.

S’approvisionner en pétrole « local » de l’Ouest canadien permettrait de ne plus avoir à s’approvisionner dans des pays aux régimes instables ou dictatoriaux d’Afrique et du Moyen-Orient.

Si l’autonomie énergétique était réellement un but recherché par l’industrie pétrolière canadienne, il y a longtemps que nous y serions parvenus, car la production des sables bitumineux de l’Ouest est de 3,5 Mb/j (millions de barils par jour) tandis que la consommation canadienne totale est de 2,5 Mb/j. On l’a dit, le pétrole qui doit circuler dans l’oléoduc Énergie Est est destiné à l’exportation d’abord et avant tout. Mais il faut savoir également que le Québec s’approvisionne de plus en plus aux États-Unis (plus de 50 % en 2015), et qu’un pays comme l’Arabie saoudite (souvent cité pour ses violations des droits humains) ne fait même pas partie de ses fournisseurs. Par ailleurs, dans une perspective de transition énergétique et de lutte contre les changements climatiques, il faut au minimum privilégier le pétrole conventionnel (tiré de réservoirs naturels) par rapport aux hydrocarbures non conventionnels, dont l’extraction est très énergivore et qui nécessitent la construction de nouvelles infrastructures d’exploitation et de transport. Et finalement, les raffineries étant soucieuses de faire jouer le marché et de s’approvisionner au plus offrant, on voit mal pour quelles raisons elles chercheraient à s’approvisionner en priorité dans l’Ouest du pays. C’est ce qui explique d’ailleurs que les raffineries québécoises n’aient signé aucun contrat d’approvisionnement ferme avec TransCanada pour lui acheter du pétrole d’Énergie Est.

Énergie Est procurerait au Québec d'importants bénéfices, notamment de l'ordre de 2 milliards de dollars additionnels dans le PIB sur 40 ans.

Mis à part le fait que ce chiffre est plutôt dérisoire en regard de l'ampleur du projet, de sa durée et des risques qu'il fait courir, un seul déversement dans le Saint-Laurent en 40 ans pourrait annihiler d'un coup tout bénéfice économique relié au projet. Du reste, une fois sa construction terminée, en 2020, le projet ne créerait que 33 emplois directs et le secteur pétrolier représenterait toujours seulement 0,5 % du PIB québécois. En fait, les réels bénéficiaires d'Énergie Est seront les pétrolières des sables bitumineux.

Énergie Est ne contribuera que de manière marginale au réchauffement climatique.

À ne considérer que l'exploitation du pipeline, on peut affirmer une telle chose. Mais il faut prendre le projet dans son ensemble. La construction d'Énergie Est vise en fait à permettre une expansion gigantesque de l'industrie des sables bitumineux, qui génère déjà des millions de tonnes de gaz à effet de serre (GES) à cause de ses méthodes d'extraction. Et selon une étude de l'Institut Pembina de Calgary, la production supplémentaire que permettrait Énergie Est devrait générer 32 millions de tonnes de GES (équivalents CO₂) par année, soit l'équivalent de 7 millions de véhicules.

Énergie Est ou pas, le pétrole de l'Ouest sera exploité. Autant essayer d'en profiter et de pousser l'industrie à adopter de meilleures pratiques.

Il est effectivement possible que l'industrie des sables bitumineux poursuive sa croissance et trouve de nouveaux débouchés sans passer par l'Ontario et le Québec. Mais si l'on veut freiner l'expansion du complexe des sables bitumineux, il faut multiplier les obstacles à son développement et non s'en faire les complices.

Poursuivre l'exploitation pétrolière n'empêche pas de développer les énergies renouvelables.

Ou, comme dit le proverbe, on peut marcher et mâcher de la gomme en même temps. Certes, mais cela ne nous rapprochera guère d'une sortie des énergies fossiles. Développer les énergies renouvelables tout en accentuant l'exploitation des hydrocarbures, c'est simplement produire plus d'énergie et nous éloigner d'autant de nos objectifs de réduction de

GES. À partir d'aujourd'hui, si l'on veut éviter un dérèglement climatique et en regard des engagements pris à Paris en décembre 2015, il faut diminuer notre consommation de combustibles fossiles, non la stabiliser ou l'accroître.

L'oléoduc Énergie Est, par son recours aux techniques les plus modernes, sera l'un des oléoducs les plus sécuritaires.

Si le passé est garant de l'avenir, la question n'est pas de savoir si ce pipeline va fuir, mais quand. Le bilan de TransCanada en la matière est d'ailleurs loin d'être aussi reluisant qu'il le prétend, et il n'est pas inutile de rappeler que l'oléoduc Keystone a fui à 12 reprises durant sa première année d'exploitation en 2011.

Énergie Est nous permettrait de bénéficier d'un meilleur prix à la pompe.

Assurément, Énergie Est n'aurait aucune incidence sur le prix de l'essence à la pompe. Les prix sont fixés sur les cours internationaux du pétrole et le lieu d'approvisionnement joue peu dans le mécanisme de fixation des prix. Du reste, le projet de TransCanada en est essentiellement un d'exportation, qui permettrait aux pétrolières actives dans l'Ouest de vendre leur production à un meilleur prix par baril sur les marchés internationaux, et non un voué à remplir nos réservoirs à essence.