

Roland Priddle

Expert-conseil en matière de politiques, d'économie de réglementation de l'énergie

1150, croissant Normandy, Ottawa (Ontario) K2E 5A6

Le 5 janvier 2017

L'honorable Michael L. MacDonald, sénateur
Vice-président du Comité sénatorial permanent des transports et des communications
Le Sénat du Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Objet : Votre étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada

Monsieur,

Je voudrais vous faire part de mes observations concernant l'étude du Comité. Elles reposent essentiellement sur le fait que dans ce domaine d'activité, à l'instar d'autres domaines, les enseignements du passé aident à orienter l'avenir.

Pour mettre mes observations en contexte, j'ai retenu le titre d'un article mis en ligne par la CBC le 28 décembre 2016 :

« Les pipelines désignés sujet de l'année dans le monde des affaires selon un vote de la Presse canadienne¹ »

Que les oléoducs soient devenus le sujet en affaires de 2016 (incroyable réalité) témoigne de l'extraordinaire efficacité avec laquelle leurs détracteurs ont diabolisé un élément vital et essentiel de l'infrastructure industrielle du Canada, et ce, sans tenir compte des faits.

Ma position est la suivante.

Les propos virulents contre les demandes visant la construction de nouveaux oléoducs de ressort fédéral au Canada sont sans fondement.

1. Les oléoducs de ressort fédéral existent depuis 1941 au moins, année où l'installation reliant Portland (Maine) et Montréal (Québec) a été achevée.
2. Leur exploitation n'a causé aucun décès dans la population selon mes recherches.
3. Ils n'ont jamais eu d'effets néfastes importants sur l'environnement.
4. Ils n'ont jamais entraîné de répercussions sociales négatives importantes liées à des effets sur l'environnement.
5. Les terres ou les plans d'eau contaminés par des fuites d'oléoducs au Canada ont tous été nettoyés et remis dans leur état antérieur, comme l'exige la réglementation fédérale.

¹ En ligne : <http://www.cbc.ca/news/business/business-story-year-cp-pipelines-1.3913970> [TRADUCTION].

6. Par conséquent, rien ne justifie les préoccupations actuelles d'ordre public et politique quant aux effets néfastes potentiels sur l'environnement directement liés à des projets de construction de pipelines ou à l'exploitation des pipelines existants.

De plus, ils sont contre-intuitifs.

7. Notre société s'attend à ce que la science et l'ingénierie progressent constamment, et elle retire des avantages de ces avancées; pensons aux vols commerciaux, aux véhicules motorisés, à la sécurité routière, à la médecine, aux structures des bâtiments, aux produits électroniques. Est-il raisonnable d'exclure implicitement les oléoducs de ces attentes et avantages? Les pipelines qui seront mis en service dans les années 2020 seront-ils moins sûrs que ceux qui ont servi le Canada de façon presque irréprochable pendant de nombreuses décennies?
8. L'expertise canadienne en matière de pipelines est reconnue dans le monde. C'est pourquoi la principale conférence technique de l'industrie se tient tous les deux ans à Calgary². Les pipeliniers canadiens seront-ils soudainement dépourvus de leur virtuosité technique?

Il pourrait y avoir de graves répercussions sur l'approvisionnement en pétrole pour les Canadiens.

9. La Commission de l'énergie de l'Ontario (CEO) a déterminé « qu'il y [avait] un déséquilibre entre les risques du projet et les avantages attendus pour les Ontariens et les Ontariennes³ ». Il est possible que de telles conclusions résultent de la suspension par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du Québec des travaux de la commission d'enquête chargée d'examiner le projet Énergie Est⁴. La position du gouvernement de la Colombie-Britannique à propos du projet Northern Gateway semble s'apparenter à l'avis de la CEO.
10. Les États dont l'approvisionnement en pétrole dépend des autres devraient bien calculer leurs prises de position publiques à ce sujet : le pétrole brut utilisé en Ontario et au Québec est acheminé par des pipelines existants, dont certains ont plusieurs dizaines d'années, qui passent par l'Illinois, l'Indiana, le Maine, le Manitoba, le Michigan, le Minnesota, le New Hampshire, la Saskatchewan et le Wisconsin, ainsi que les eaux côtières du Maine, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse par navire-citerne. Des questions se posent déjà au sujet de la sécurité du pipeline d'Enbridge qui traverse le détroit de Mackinaw (Michigan). Si les organismes de réglementation américains adoptaient la position de la CEO et exigeaient la fermeture de cette installation exploitée depuis des décennies, les effets sur l'approvisionnement en produits pétroliers dans la région centrale du Canada seraient désastreux.

² En ligne : <http://www.ipcyyc.com/>.

³ En ligne : http://www.ontarioenergyboard.ca/html/oebenergyeast/documents/report_to_minister/energyeast_report_to_minister_FR.pdf.

⁴ En ligne : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/oleoduc_energie-est/communiqués/16-04-22_1_oleoduc_energie-est.htm.

Les mêmes arguments valent évidemment aussi pour le transport du brut par navire-citerne dans les eaux canadiennes et environnantes. Les eaux canadiennes sont utilisées à cette fin depuis au moins 1915. Je n'ai trouvé aucun cas de bris de citerne(s) à cargaisons d'un pétrolier de brut ayant causé un déversement dans nos eaux.

D'énormes volumes de pétrole brut sont transportés par navire tous les jours à destination et en provenance des ports canadiens en toute sécurité, notamment pour l'approvisionnement des raffineries du Nouveau-Brunswick (Irving), de Terre-Neuve (North Atlantic Refining) et du Québec (Valero), les activités de transbordement d'un grand port pétrolier de Nouvelle-Écosse⁵, la réception, le déchargement au terminal et la réexpédition du pétrole des Grands Bancs de Terre-Neuve⁶ ainsi que le transfert de brut par pétrolier renforcé contre les glaces de Montréal à Saint-Romuald (QC) sur le fleuve Saint-Laurent. Le pétrole brut transite de façon sécuritaire par le port de Vancouver depuis environ 100 ans⁷. Toutes ces expéditions se font maintenant, comme la loi l'exige, dans des navires modernes à double coque.

Un examen factuel complet et à jour de l'expérience en matière de sécurité, de la réglementation et de l'évaluation des risques liées aux pétroliers figure dans le rapport de Robert Lyman intitulé *Moving Oil by Tanker in Canada: the Facts* (2016)⁸.

Recommandations

Premièrement, dans son rapport, le Comité devrait signaler notamment que rien ne justifie les préoccupations liées aux éventuels effets environnementaux et sociaux négatifs du transport de brut au moyen de nouveaux oléoducs de ressort fédéral, d'après l'expérience canadienne de l'exploitation d'un vaste réseau de pipelines depuis de nombreuses décennies. Cela s'applique aussi aux préoccupations concernant les effets du transport de brut par pétrolier vers les ports liés à ces pipelines.

Deuxièmement, le Comité a beaucoup entendu les usagers et les détracteurs parler des mesures législatives et réglementaires fédérales afférentes. Il devrait se demander si la gouvernance fédérale actuelle des oléoducs et des pétroliers est assez rigoureuse. La question se pose parce que les opposants aux nouvelles infrastructures de transport de brut déploient des efforts concertés pour discréditer l'Office national de l'énergie (ONE) ainsi que le processus d'examen TERMPOL de Transports Canada qui permet à l'ONE de déterminer les conditions à imposer aux tronçons marins des projets de transport par pipeline ou pétrolier, comme l'expansion de Trans Mountain.

Roland Priddle

⁵ NuStarEnergy L.P., Pointe Tupper (N.-É.). En ligne : http://nustarenergy.com/en-us/OurBusiness/Assets/Pages/TR_PTTUP.aspx.

⁶ Newfoundland TransShipment Limited, Whiffen Head (T.-N.). En ligne : <http://ntl.net/>.

⁷ En ligne : <http://www.portmoody.ca/index.aspx?page=109> et <http://www.portmoody.ca/index.aspx?page=842>
Les raffineries britannico-américaines de Chevron et de Shell ont été construites pendant la période de l'entre-deux-guerres. Elles ont essentiellement transformé le brut importé de la Californie et du Pérou jusqu'à la mise en service du pipeline Trans Mountain en 1954.

⁸ En ligne : <https://friendsofsciencecalgary.wordpress.com/2016/11/18/moving-oil-by-tanker-in-canada-the-facts/>.