

Bien-fondé du superport de Canso (N.-É.) en tant que terminal pour l'oléoduc Énergie Est

Mike Priaro, le 16 avril 2015

Le 2 avril 2015, la société TransCanada a annoncé qu'elle modifiait la portée de sa proposition de projet d'oléoduc Énergie Est dans le cadre de la décision de ne pas construire un terminal maritime et un parc de stockage à Cacouna (Qc).



Carte du tracé conceptuel du projet d'oléoduc Énergie Est. Source : Société TransCanada.

On s'attend maintenant à ce que le changement à la portée du projet et d'autres améliorations non annoncées au projet repoussent la date de mise en service à 2020, plutôt que 2018.

Les retards découlant de la nouvelle désignation des membres récusés de la commission d'examen de l'Office national de l'énergie (ONE) entraîneront en outre un décalage supplémentaire de toute approbation en lien avec le projet.



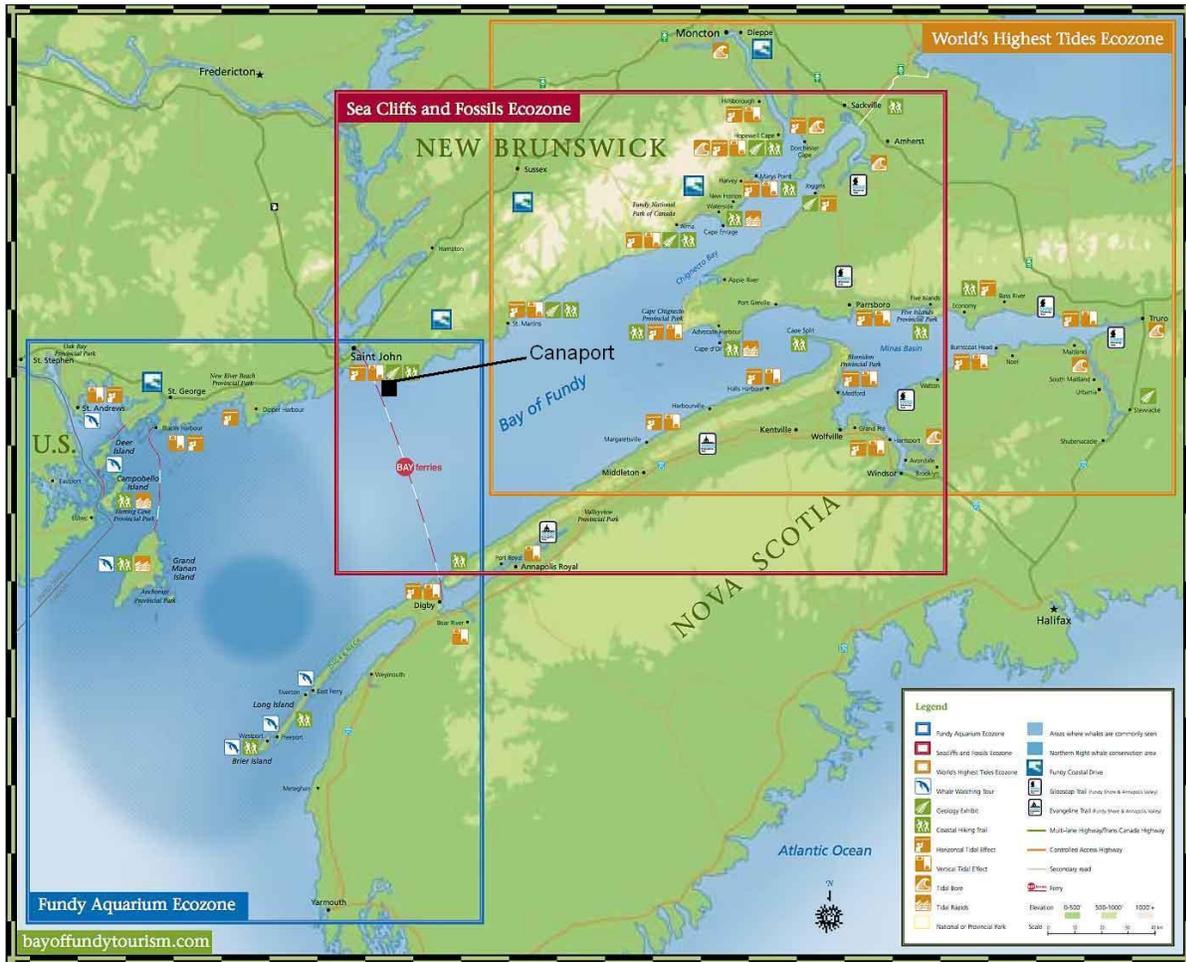
Calendrier de départ, projet d'oléoduc Énergie Est. Source : Société TransCanada.

À l'heure actuelle, le terminal maritime Canaport d'Irving Oil/TransCanada situé à Saint John (N.-B.) demeure ainsi le seul terminal maritime prévu pour le projet d'oléoduc Énergie Est. Le terminal Canaport a accès à une profondeur de l'eau de 128 pieds, ce qui suffit pour les plus grands pétroliers.



*Vue aérienne du terminal maritime Canaport et des réservoirs de stockage près de Saint John (N.-B.).
Source : Irving Oil.*

Il est toutefois situé à environ 450 milles à l'ouest de Canso (N.-É.) par la voie maritime et au milieu de la baie de Fundy, une région écosensible où l'on retrouve certaines des variations de marée et certains des mascarets alternatifs les plus importants à l'échelle mondiale.



Écozones de la baie de Fundy. Source : Tourisme Nouveau-Brunswick.

Chaque jour, 160 milliards de tonnes d'eau de mer circulent par la baie de Fundy pendant chacun des deux cycles de marée, soit plus que le flot combiné de toutes les rivières d'eau douce au monde, selon Tourisme Nouveau-Brunswick. Un déversement majeur à proximité du terminal élargi Canaport entraînerait le rejet de pétrole brut conventionnel ou, bien pire encore, de bitume dilué, tout le long des côtes de la baie de Fundy deux fois par jour sous l'effet de marées pouvant atteindre 63 pieds.

En plus des 12 espèces ou plus de baleines qui y vivent pendant les mois d'été et d'automne, la baie de Fundy héberge des troupes de baleines noires de l'Atlantique Nord en péril qui se nourrissent de plancton de façon saisonnière, d'où une zone d'exclusion volontaire des pétroliers (en bleu foncé sur la carte ci-haut) dans les eaux les plus profondes de la baie où les baleines se nourrissent.

Le prolongement de l'oléoduc proposé Énergie Est à 300 milles terrestres plus à l'est de Saint John (N.-B.) jusqu'à Canso (N.-É.), peut-être avec une ligne secondaire jusqu'à la raffinerie renouvelée de Dartmouth (N.-É.), permettrait toutefois à toutes les provinces de la partie continentale du Canada atlantique de tirer des avantages économiques du pétrole brut de l'Alberta, qui est de loin la ressource pétrolière la plus importante au monde. Il réduirait aussi les risques et les dommages potentiels en partageant et en répartissant le risque de déversement de pétrole brut.



*Proposition d'oléoduc Énergie Est montrant le prolongement jusqu'à Canso (N.-É.).
Source : Mike Priaro. Carte de base de la société TransCanada.*

Les Albertains, qui partagent tous 81 % des droits minéraux de la plus importante ressource de pétrole brut au monde qui n'appartiennent pas aux Premières Nations, à quelques propriétaires privés, à des biens-fonds ferroviaires et à des parcs nationaux,

veulent que tous les Canadiens profitent des avantages économiques de cette immense richesse.

Le superport du détroit de Canso est devenu libre de glace toute l'année durant avec la construction d'une route en remblai entre la partie continentale et l'île du Cap-Breton. Le superport est généralement considéré comme étant le port en eau profonde et libre de glace le plus adéquat et le plus sécuritaire sur la côte Est du Canada et le port le plus proche de l'Europe, du canal de Suez et de l'Inde occidentale.

Peu de gens savent que les routes de navigation jusqu'au terminal de Mumbai, en Inde, sont plus courtes au départ de la côte Est du Canada (9 173 milles de Saint John [N.-B.]) qu'au départ de la côte Ouest du Canada (12 468 milles de Vancouver [C.-B.]).

La distance totale entre Edmonton (Alb.) et le terminal de Mumbai via l'oléoduc de Trans Mountain et Vancouver est de 13 180 milles avec 37 jours sur l'eau, mais de seulement 11 910 milles avec 28 jours sur l'eau via l'oléoduc proposé Énergie Est de TransCanada et Saint John.



*Terminal Canaport de Saint John, superport du détroit de Canso et route de navigation orthodromique.
Source : Mike Priaro. Carte de base de la Strait of Canso Superport Corporation.*

Or, la distance entre Canso (N.-É.) et Mumbai serait de 450 milles plus courte, ou environ un jour et quart de moins sur l'eau à une vitesse de 12 nœuds, au départ de Canso (N.-É.) par opposition au départ de Saint John (N.-B.).

Le *Chronicle Herald* de Halifax a rapporté que la société indienne H-Energy de Mumbai avait récemment obtenu une option d'achat d'un bien-fonds pour une usine de gaz naturel liquéfié (GNL) et un terminal d'exportation à Canso (N.-É.). En outre, le haut-commissaire indien Nirmal Verma a déclaré, le 1^{er} octobre 2013, que l'Inde

aimerait qu'un oléoduc soit construit jusqu'à la côte Est du Canada pour transporter le pétrole brut de l'Alberta vers les ports de l'océan Atlantique. M. Verma a indiqué à la Presse canadienne que l'Inde envisagerait d'investir dans le projet d'oléoduc Énergie Est proposé si celui-ci surmontait les obstacles réglementaires et allait de l'avant.

Husky Energy Inc. a annoncé la vente d'un milliard de barils de pétrole brut léger de son champ pétrolifère White Rose situé au large de Terre-Neuve-et-Labrador à Indian Oil Corp. pendant le quatrième trimestre de 2013. Il s'agissait là du premier achat de pétrole brut canadien de l'Inde. Ce pétrole brut a probablement été chargé directement dans un pétrolier à partir de la plate-forme de production.

Reliance Industries Ltd., l'exploitant du plus important complexe d'affinage de pétrole au monde situé à Jamnagar, sur la côte ouest de l'Inde, exploite deux raffineries qui transforment ensemble 1,24 million de barils de pétrole brut par jour et peuvent transformer différents types de pétrole brut lourd en carburants à valeur élevée.



Complexe d'affinage de Jamnagar. Source : Wikimedia Commons.

NuStar Energy LP de San Antonio, au Texas, qui exerce ses activités aux États-Unis, au Canada, au Mexique, aux Pays-Bas, y compris à Saint-Eustache dans les Caraïbes, au Royaume-Uni et en Turquie, possède 37 réservoirs ayant une capacité de 7 555 000 barils et deux points d'amarrage pouvant accueillir des navires pouvant atteindre un port en lourd de 400 000 tonnes (pétroliers de classes TGTB ou UGPB d'une capacité de 2 millions de barils) à son terminal de Point Tupper (N.-É.), dans le superport du détroit de Canso. Utilisées pour des activités d'importation, ces installations pourraient aisément et à relativement peu de frais être converties pour l'exportation de pétrole brut, de distillats, d'essence, de carburant aviation, de produits pétroliers intermédiaires et de composants de mélange, de combustibles résiduels, de butane et de condensat.



Vue aérienne d'une partie du superport du détroit de Canso avec le terminal maritime et les réservoirs de stockage de NuStar à l'extrême droite et l'océan Atlantique au-delà.

Source : Strait of Canso Superport Corporation.

Ces installations pourraient aisément et à relativement peu de frais être modernisées et converties pour l'exportation de pétrole brut et de raffinés à valeur ajoutée, comme des distillats (diesel), de l'essence, du carburant aviation, des produits pétroliers intermédiaires et des composants de mélange, des combustibles résiduels, du butane et du condensat.

Enfin, la côte Atlantique du Canada compte deux facteurs environnementaux ou écologiques en sa faveur, mis à part le plus important facteur, soit des ports en eau profonde faciles d'accès et sécuritaires où l'on trouve déjà des raffineries et des terminaux maritimes de pétrole. Sur la côte Ouest du Canada, les vents dominants et les courants auront tendance à pousser ou à garder tout déversement de pétrole le long du littoral, d'où de lourdes répercussions écologiques et d'importants dommages matériels. Sur la côte Atlantique, sauf dans la baie de Fundy, les vents dominants et les courants auront tendance à pousser tout déversement de pétrole vers la mer, d'où des répercussions écologiques et des dommages matériels moins importants le long du littoral.

« L'ingéniosité de la stupidité, de l'erreur et de la prétention humaines l'emportera éventuellement sur tous les systèmes de sécurité. » [TRADUCTION]

—Mike Priaro

Même avec les meilleurs systèmes de sécurité au monde, jamais on ne pourra éliminer l'élément humain. Un important déversement de bitume dilué dans la baie de Fundy, alors que la marée est montante, sera beaucoup plus coûteux en termes de dommages écologiques et de coûts de nettoyage que le prolongement de l'oléoduc Énergie Est jusqu'à Canso (N.-É.). Il suffit de penser au déversement d'Enbridge de seulement 20 000 barils de bitume dilué dans la rivière Kalamazoo au Michigan en 2010 qui a jusqu'à présent coûté 1,2 milliard de dollars américains en dommages et en coûts de nettoyage.

Sur la côte Ouest, les projets d'oléoduc Northern Gateway et Trans Mountain prévoient l'exportation de bitume dilué le long du chenal Douglas, le plus long fjord sur la côte Pacifique, et à travers les ports achalandés de Vancouver. Le bitume dilué est beaucoup plus dommageable, toxique et coûteux à nettoyer en cas de déversement que le pétrole brut conventionnel, le bitume partiellement valorisé ou le pétrole brut synthétique. Il est moins probable que de grandes quantités de bitume dilué seront exportées à partir de la côte Ouest avec le projet Énergie Est proposé par TransCanada en raison de la capacité éventuelle pour les raffineries et l'industrie pétrochimique du pays, tout particulièrement à Saint John (N.-B.), d'utiliser du bitume partiellement valorisé, du pétrole brut synthétique ou du pétrole brut conventionnel comme charges d'alimentation.

De solides arguments économiques et environnementaux et arguments axés sur l'intérêt national fondés sur des coûts de navigation maritime inférieurs, une réduction des risques d'accident maritime, une modernisation de la raffinerie de Dartmouth, l'investissement de l'Inde, une exportation de pétrole brut plus efficace et un risque moindre de dommages environnementaux devraient aisément pouvoir justifier le coût du prolongement de l'oléoduc Énergie Est jusqu'à Canso. En outre, la modernisation des lignes de transport de courant alternatif pour le projet proposé Maritime Link et le droit de passage de l'oléoduc pour un prolongement Énergie Est jusqu'au superport de Canso pourraient ensemble entraîner des économies de coûts, des synergies, de meilleures opportunités de développement industriel et une réduction de l'impact sur les terres. Il en découlerait le premier corridor énergétique formel et dédié au Canada.



Projet de lignes de transport Maritime Link. Source : Gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

Ces arguments soutiennent l'établissement du superport du détroit de Canso comme le principal port du Canada atlantique pour l'exportation de pétrole brut de l'Ouest canadien jusqu'en Europe, en Afrique et en Asie occidentale par le canal de Suez au

moyen de pétroliers Suezmax et des plus gros pétroliers de classes TGTB et UGPB autour du cap de Bonne-Espérance.

Le terminal Canaport de Saint John (N.-B.) est mieux situé et mieux adapté pour l'exportation de pétrole brut synthétique, de raffinés et de produits pétrochimiques vers le littoral est des États-Unis, la côte du golfe du Mexique, l'Amérique latine et l'Amérique du Sud, et à travers le canal de Panama, au moyen de navires Panamax et de petits pétroliers. Les plus gros pétroliers, soit les TGTB et UGPB, sont trop gros pour s'amarrer à la plupart des ports de la côte du golfe du Mexique ou pour traverser le canal de Panama. Les pétroliers battant pavillon étranger qui quittent un port canadien pourraient contourner les restrictions de la *Merchant Marine Act of 1920*, qui stipule que tout navire qui fait route entre deux ports américains doit être américain, avoir été construit aux États-Unis et avoir à son bord un équipage américain. Les restrictions de cette loi américaine peuvent faire augmenter les coûts d'expédition de 2 à 6 \$ le baril.

Il y a plus qu'assez de bitume (voir les réserves de pétrole brut de l'Alberta, les plus importantes au monde, en ligne à : <https://www.behance.net/gallery/14198987/ALBERTA-CRUDE-OIL-RESERVES-LARGE-ST-ON-EARTH>) pour soutenir, dans au moins deux ports de la côte Est du Canada, l'exportation de pétrole brut et de raffinés, pour doubler la capacité de la raffinerie Irving, pour approvisionner deux raffineries au Québec, pour moderniser la raffinerie de Dartmouth (N.-É.) et pour avoir encore plus que suffisamment de charges d'alimentation pour soutenir les grandes industries pétrochimiques à Montréal et à Saint John, et peut-être même à Sarnia avec l'ajout d'un oléoduc au départ de Montréal, lors de la construction ultérieure d'un oléoduc Énergie Est 2.

Pourquoi les sociétés pipelinières ne comprennent-elles pas – que ce soit sur la côte Est ou la côte Ouest du Canada?

Mike Priaro, ing.
Calgary (Alb.), Canada
403-281-2156