

Réévaluation de la nécessité du projet d'expansion du pipeline Trans Mountain

Prévisions de production, prévisions économiques et considérations environnementales

J. DAVID HUGHES | OCTOBRE 2020

Résumé

L'acquisition par le Canada de l'oléoduc TRANS MOUNTAIN de KINDER MORGAN et de son projet d'expansion (TMX), ainsi que les efforts déployés par la suite pour en démarrer la construction, ont été marqués par des retards, par une vive opposition et par des contestations judiciaires. Ce rapport évalue les dernières données quant à la nécessité du projet et son impact probable sur les producteurs canadiens et les engagements pris dans le cadre des accords internationaux sur le climat.

D'importants développements ont eu lieu depuis que le gouvernement a fait l'acquisition de l'oléoduc en 2018 et l'a approuvé pour la deuxième fois en 2019, qui ont un impact sur la nécessité du projet TMX. Parmi ceux-ci, notons :

- » L'annonce d'expansions et d'optimisations des pipelines existants qui augmenteront la capacité d'exportation au cours des deux ou trois prochaines années, notamment la ligne principale d'Enbridge, et les pipelines Aurora-Rangeland, Keystone et Express.
- » L'inversion du pipeline Southern Lights visant l'exportation en 2023.
- » L'achèvement probable du projet d'expansion de la Ligne 3 en 2021.
- » La publication de nouvelles prévisions de production depuis juin 2019 par la Régie de l'énergie du Canada (REC, anciennement l'Office national de l'énergie), la Régie de l'énergie de l'Alberta (AER), l'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP) et l'Agence internationale de l'énergie (AIE).
- » La publication de la dernière mise à jour de l'Oil Sands Emissions Limit Act de l'Alberta en janvier 2020.
- » La publication du rapport sur les émissions du Canada en 2020 par secteur économique qui permet une évaluation actualisée des émissions futures du secteur pétrolier et gazier et de la conformité avec la loi albertaine sur la limitation des émissions des sables bitumineux en 2020.

- » L'augmentation du coût du projet TMX de 7,4 milliards de dollars lors de son achat en 2018 à 12,6 milliards de dollars en février 2020, ce qui augmentera considérablement les frais d'expédition pour les producteurs canadiens qui vendent du pétrole en Asie par rapport aux exportations américaines.
- » La pandémie COVID-19 de 2020, qui a entraîné une baisse sans précédent de la demande en pétrole et qui devrait réduire la demande à plus long terme.

Les principales conclusions de ce rapport sont les suivantes :

1. Les émissions de gaz à effet de serre du secteur pétrolier et gazier seulement sont en voie de dépasser de 81% l'objectif de réduction des émissions du Canada en 2050, et ce, même avec un plafond de 100 mégatonnes (Mt) par an pour les émissions provenant des sables bitumineux (comme le montrent les dernières prévisions de production de pétrole et de gaz de la REC, couplées au dernier rapport sur les émissions d'Environnement Canada). Sans ce plafond, les émissions du secteur pétrolier et gazier dépasseraient cet objectif de 101%.
2. L'augmentation de la production pétrolière prévue par la REC (avec un plafond d'émissions pour les sables bitumineux), l'AER, l'ACPP et l'AIE peut facilement être atteinte avec les oléoducs existants pour la prochaine décennie, comprenant les optimisations annoncées et l'expansion de la ligne 3 mais excluant les rails et les oléoducs TMX et Keystone XL. De plus, ces prévisions surestiment considérablement les augmentations probables de la production, car elles ne tiennent pas compte de l'impact de la réduction de la demande résultant de la pandémie de COVID-19 et de la nécessité de réduire les émissions résultant de la production de pétrole et de gaz pour atteindre les objectifs de réduction des émissions du Canada.
3. La vente du pétrole lourd canadien à l'Asie n'est pas assortie d'une majoration de prix. En fait, sur la base des ventes de pétrole lourd Maya par Pemex (comparables au pétrole lourd de référence Western Canada Select du Canada) au cours des six dernières années, les cargaisons à destination de l'Extrême-Orient se sont vendues en moyenne 4,27 dollars de moins par baril par rapport aux cargaisons à destination des États-Unis. (Le prix plus élevé payé pour le pétrole lourd aux États-Unis reflète le fait que ce pays possède plus de la moitié des raffineries du monde équipées pour traiter le pétrole lourd).
4. Les coûts de transport vers l'Asie depuis l'Alberta sont également plus élevés que vers le Midwest américain ou la côte du Golfe du Mexique. Les coûts de transport vers le sud de la Chine sont de 1,88 à 3,52 dollars américains par baril plus élevés que vers la côte du Golfe du Mexique, et de 5,90 à 7,92 dollars américains par baril plus élevés que vers le Midwest américain.
5. Ainsi, l'affirmation selon laquelle le projet d'expansion de Trans Mountain entraînera une augmentation des recettes nettes pour les producteurs canadiens n'est pas étayée par l'analyse des données récentes. La réduction des ventes de pétrole lourd canadien à l'Asie, associée à des coûts de transport plus élevés, entraînera une réduction des revenus nets des producteurs canadiens, par rapport aux États-Unis, de 4 à 6 dollars américains par baril ou plus.
6. Par conséquent, l'affirmation du gouvernement selon laquelle le TMX doit être construit afin de

fournir des revenus accrus aux producteurs de pétrole canadiens et 500 millions de dollars par an pour réduire les émissions doit être considérée avec beaucoup de scepticisme. Une somme de 12,6 milliards de dollars de recettes fiscales pour un projet qui réduira probablement les revenus des producteurs canadiens serait certainement mieux utilisée en l'investissant directement dans des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les politiques de réduction des émissions du Canada se sont jusqu'à présent révélées inefficaces à l'échelle requise. Bien que le Canada se soit engagé à réduire ses émissions de 30% d'ici 2030 (par rapport aux niveaux de 2005), les émissions n'avaient diminué que de 0,14% en 2018. Les émissions de l'Alberta, où serait produit le pétrole nécessaire au remplissage de l'oléoduc TMX, ont en fait augmenté de 17,5% depuis 2005.

La dépense de 12,6 milliards de dollars que le gouvernement prévoit pour la construction du pipeline TMX est contre-productive, car il est peu probable qu'elle augmente les bénéfices des producteurs canadiens ou qu'elle génère un flux de revenus en mesure de couvrir les coûts de construction et de fournir des fonds supplémentaires pour réduire les émissions dans un délai raisonnable. Au contraire, le pipeline TMX exacerbera le problème des émissions en encourageant une croissance supplémentaire de la production tout en détournant des fonds qui pourraient autrement être dépensés pour la réduction réelle des émissions. Le pipeline TMX augmentera également le risque de déversement de pétrole tout au long de son trajet et ainsi que dans l'environnement marin. Le Canada a besoin de toute urgence d'une stratégie viable qui répondra efficacement aux besoins futurs en matière de sécurité énergétique, aux objectifs environnementaux et aux objectifs de réduction des émissions.

* * *



This report is part of the Corporate Mapping Project (CMP), a research and public engagement initiative investigating the power of the fossil fuel industry. The CMP is jointly led by the University of Victoria, Canadian Centre for Policy Alternatives BC and Saskatchewan Offices, and Parkland Institute. The initiative is a partnership of academic and community-based researchers and advisors who share a commitment to advancing reliable knowledge that supports citizen action and transparent public policy making. This research was supported by the Social Sciences and Humanities Research Council of Canada (SSHRC).

corporatemapping.ca



Social Sciences and Humanities
Research Council of Canada

Conseil de recherches en
sciences humaines du Canada

Canada



University
of Victoria
Social Sciences



PARKLAND
INSTITUTE



CCPA
CANADIAN CENTRE
for POLICY ALTERNATIVES
SASKATCHEWAN OFFICE



CCPA
CANADIAN CENTRE
for POLICY ALTERNATIVES
BC OFFICE

We also thank Stand for its financial support of this research.

ISBN 978-1-77125-525-7

604-801-5121 | policyalternatives.ca | policynote.ca | [tw @ccpa_bc](https://twitter.com/ccpa_bc) | [fb @policyalternatives](https://facebook.com/policyalternatives) | [ig @ccpa_bc](https://instagram.com/ccpa_bc)
520-700 West Pender St. Vancouver BC V6C 1G8

The CCPA-BC is located on unceded Coast Salish territory, including the lands belonging to the x^mməθk^wəyəm (Musqueam), Skwxwú7mesh (Squamish) and səłilwətaʔ /Selilwitulh (Tsleil-Waututh) Nations.



living wage
employer