



Communiqué de presse

6 novembre 2015

Pas de port TransCanada sur le Saint-Laurent?

Pas si sûr, croit le GIRAM

Voilà trois ans que TransCanada a lancé son projet de pipeline Énergie Est. Un véritable sable mouvant d'énoncés et de démentis. Ni le tracé, ni les sites des terminaux d'exportation n'auront jamais été présentés comme « définitifs ».

Jeudi le 5 novembre, on nous annonce que finalement, l'entreprise ne « construira » pas de port sur le Saint-Laurent. La plus grande prudence est de mise face à cette annonce. Deux ou trois sites portuaires potentiels existent déjà pour l'exportation du brut lourd de Trans-Canada.

Le site portuaire Valero/Lévis pourrait, le cas échéant, représenter la porte de sortie providentielle que recherche TransCanada pour contourner les obstacles qui ont été mis sur sa route.

Ce dernier peut accueillir des navires-citernes de type Suezmax (1 million de barils) de nature à satisfaire une grande partie des objectifs d'Énergie Est.

Selon le GIRAM, plusieurs cartes ont été récemment mises en place en faveur d'un tel scénario. Les avantages financiers d'un partenariat à long terme entre Valero et Trans-Canada sont plus qu'évidents. Il est difficile de croire qu'une telle entente n'ait pas été objet de discussions sérieuses.

- Avant même qu'Énergie Est ne soit approuvé par l'ONÉ, **TransCanada avait déjà conclu un contrat avec Valero/Lévis** (*Journal de Québec*, 16 octobre et *La Presse*, 13 octobre 2015).
- **Valero n'est pas outillée pour raffiner le brut lourd** d'Énergie Est. Outre un approvisionnement en brut léger, son « contrat » de branchement avec

TransCanada pourrait-il être **une entente de transit** permettant une exportation de brut lourd à partir du site portuaire de Lévis?

- L’approvisionnement de 120 000 barils/jour en brut léger (donc déjà prétraité en Alberta) via le pipeline d’Enbridge va combler une bonne partie des besoins de Valero (capacité de raffinage de 265 000 b/j). Le solde de l’alimentation du raffinage peut toujours lui être livré par navires-citernes, principalement du Texas.
- Valero vient de compléter des investissements importants pour son terminal de Montréal-Est. Elle vient de réaliser **le dédoublement de ses capacités d’amarrage à Lévis**. Dorénavant non pas un, mais deux *supertankers* pourront simultanément être utilisés pour le transbordement pétrolier.
- Avec l’utilisation d’un port existant, TransCanada n’aurait plus à investir dans la très coûteuse acquisition d’une assise terrestre. Plus besoin d’une concession de droits maritimes, **on contourne le difficile passage des audiences publiques du BAPE et de l’Agence canadienne d’évaluation environnementale (ACÉE)** et, le cas échéant, celles de la CPTAQ.
- Enfin, en matière de transport de pétrole, il faut toujours considérer une donne importante : **l’option la plus versatile et la moins coûteuse qui s’offre pour le transport du pétrole sur de très grandes distances est celle des navires** (propriétés de consortiums internationaux) plutôt que celle de l’oléoduc.
- Enfin, pour Valero, un tel scénario pourrait représenter une occasion en or. Elle pourrait tirer grand profit financier d’une infrastructure portuaire à très haute valeur stratégique, acquise depuis de nombreuses années et qui doit être utilisée avec toutes ses capacités. **Ce site est sans doute l’un des plus convoités à l’est du continent.**

Si un tel scénario d’utilisation d’un terminal déjà en opération pour le transbordement massif du brut lourd vaut pour Lévis, il vaut tout autant pour le Port de Québec qui est en phase d’ajouter un duc-d’Albe à ses équipements.

Ne serait-il pas temps que le gouvernement du Québec donne l’heure juste à ses citoyens? L’idée de faire de l’agglomération de Québec un mégacentre d’exportation du pétrole de l’Ouest via le Saint-Laurent n’est sans doute pas disparue avec cette énième annonce de TransCanada.