



Le 11 mars 2016

**Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
Projet Oléoduc Énergie Est – Section québécoise**

**Réponse #5 de l'Office national de l'énergie (8 mars 2016)  
Rapport sur l'avenir énergétique du Canada**

Question 5(a)

Le Rapport sur l'avenir énergétique du Canada fait état d'une capacité de transport par rail de 1 Mb/j dans l'Ouest du Canada. De cette capacité, quelle proportion prend la direction de l'Est et de l'Ouest du Canada?

Réponse 5(a)

Le 1 Mb/j désigne la capacité de chargement des wagons-citernes dans l'Ouest canadien, c'est à dire la capacité des installations de transbordement. À partir du moment où le pétrole est transbordé dans des wagons-citernes et que le CP ou le CN entre en jeu, il y a un très grand nombre de destinations possibles. De fait, il peut être acheminé partout où les réseaux ferroviaires se rendent.

Il y a une capacité de déchargement de 100 000 b/j au Québec, de 145 000 b/j au Nouveau Brunswick et 8 000 b/j en Colombie Britannique.

Question 5(b)

Le Rapport sur l'avenir énergétique du Canada laisse entendre que l'on transporte par train environ 250 000 b/j de pétrole provenant de l'Ouest canadien (« approximativement quatre fois les mouvements de pétrole par rail en période de pointe à ce jour »). De ce volume, quelle proportion prend la direction de l'Est et de l'Ouest du Canada?

Réponse 5(b)

Les 250 000 b/j de pétrole en question représentent le volume maximal de pétrole brut provenant de l'Ouest canadien qui a été transporté par chemin de fer, et c'était en septembre 2014. La plus grande partie a été exportée aux États-Unis. Les données de l'Office sur les exportations révèlent qu'environ 92 000 b/j ont pris la direction de la côte Est des États-Unis et environ 78 000 b/j, de la côte américaine du golfe du Mexique. On estime qu'entre 60 000 b/j et 80 000 b/j de ces 250 000 b/j ont été acheminés vers le Québec et le Nouveau-Brunswick à ce moment. Seulement une très faible portion s'est dirigée vers l'Ouest.

Les décisions concernant le transport de pétrole par rail sont faites par les sociétés et sont le résultat des forces du marché.

#### Question 5(c)

La dernière puce, à la page 110 du Rapport, fait état des principales incertitudes reliées au scénario de capacité pipelinière limitée pour le pétrole. Pouvez-vous expliquer de quoi il s'agit ici, par exemple la probabilité que l'une ou l'autre de ces incertitudes se matérialise, ou d'autres, ou encore qu'il y ait d'autres répercussions?

#### Réponse 5(c)

Dans cette partie du Rapport, nous exposons certaines des principales incertitudes liées aux hypothèses avancées et aux résultats de ce scénario, plus particulièrement en ce qui concerne la capacité du réseau ferroviaire ou la capacité des producteurs canadiens de se tailler une place sur le marché de la côte américaine du golfe du Mexique. Nous avons récemment publié un article sur notre site Web qui traite plus en profondeur de trois facteurs qui agissent sur la capacité des réseaux ferroviaires de transporter du pétrole brut :

1. À l'heure actuelle, on estime que les installations de chargement ferroviaire de pétrole brut dans l'Ouest canadien ont une capacité d'environ 1,075 000 Mb/j. Cette capacité dépasse nettement les besoins à court terme actuels et projetés.
2. Le CP et le CN ont pu, par le passé, accroître la capacité du réseau pour répondre à la demande de transport de marchandises, et elles continueront vraisemblablement à le faire. Toutefois, une augmentation rapide de la demande pourrait susciter des préoccupations comme celles exprimées en 2014, quand la hausse marquée du transport ferroviaire de brut a coïncidé avec une récolte record dans les Prairies et les effets opérationnels persistants de la très grande rigueur de l'hiver. C'est pourquoi le gouvernement fédéral avait garanti le déplacement minimum de 11 000 wagons à grains par semaine au moyen d'un décret qui a pris fin en mars 2015.
3. Finalement, au chapitre de la capacité, une règle visant à renforcer le transport sûr des liquides inflammables par chemin de fer a été annoncée conjointement par les gouvernements canadien et américain en mai 2015. Cette règle prévoit un calendrier pour la modernisation des wagons existants. Les dates limites pour moderniser les wagons-citernes gainés (le plus souvent utilisés pour expédier du pétrole brut lourd tiré des sables bitumineux) sont mai 2023 ou mai 2025, selon le modèle. Étant donné les taux actuels peu élevés pour la location-bail de wagons, et le préavis de plusieurs années pour la modernisation, la disponibilité des wagons ne semble pas représenter une contrainte aux exportations de brut par chemin de fer.

L'article est accessible sur le site Web de l'Office à l'adresse: <https://www.neb-one.gc.ca/nrg/ntgrtd/mrkt/prcstrdrctcl/qtrlprcpdts/ftrrtcl/2016-02-01cndncrdrl-fra.html>

#### Question 5(d)

Dans le cas où le transport par rail n'atteindrait pas 1,2 Mb/j, comme l'a supposé ce scénario, quelles seraient les répercussions sur la production de pétrole brut?

#### Réponse 5(d)

Si le transport par rail n'atteint pas les 1,2 Mb/j, il s'ensuivra vraisemblablement une diminution d'une ampleur similaire de la production de pétrole brut. Selon notre analyse des déplacements par train dans le scénario de capacité pipelinière limitée, les incertitudes mentionnés dans la réponse à la question 5(c) pourraient être résolus, au moins à long terme, à condition que les incitatifs économiques soient suffisants.

À long terme, cela pourrait amener des changements dans la composition de la production et de légères hausses de celle-ci. Par exemple, si le scénario de capacité limitée se réalisait intégralement, les producteurs pourraient choisir de valoriser davantage de bitume en pétrole brut synthétique, dont on peut transporter de plus grands volumes par pipeline que le bitume (qui exige qu'on le mélange à du condensat pour le liquéfier, ce qui occupe de l'espace pipelinier). Une autre conséquence à long terme tient aux escomptes durables sur les prix du pétrole canadien, qui pourraient favoriser une augmentation de la capacité de raffinage dans l'Ouest canadien, à partir d'où les produits raffinés pourraient être expédiés par pipelines ou camions. Cela pourrait entraîner une certaine augmentation de la production.

Les données présentées dans les réponses 5(a) à 5(d) proviennent de sources publiques d'information comme Statistiques Canada, le Crude Oil Logistics Committee, le Globe and Mail, le Financial Post et divers média spécialisés. De plus, le transport de pétrole par rail au Canada est réglementé par Transport Canada et non l'Office national de l'énergie.