

[Pipeline Keystone: La Clé est le prix du Pétrole, pas le CO2](#)



Le scientifique climatique de la NASA, James Hansen, pense que si méga-pipeline Keystone XL de TransCanada, qui relie les producteurs de sables bitumineux de l'Alberta aux raffineries du Golfe du Texas, USA, est approuvé, c'est terminé pour la planète.

Cela ne sera certainement pas fini pour les sables bitumineux de l'Alberta ou les milliers de travailleurs américains de l'acier qui vont construire les massifs tuyaux du pipeline. Et je doute que cela soit «game over» pour la planète. Si Hansen est inquiet de la croissance des émissions de CO2, il n'a qu'à regarder où l'économie mondiale se dirige actuellement.

Au final, James Hansen oublie que les récessions sont d'excellentes opportunités pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En fait, elles sont la meilleure chose qui puissent arriver. Plus la récession est grande, meilleure est l'atmosphère.

Lorsque l'ex-Union soviétique s'est effondrée et l'économie russe s'est desindustrialisée, ses émissions de dioxyde de carbone ont chuté au rythme stupéfiant de 30%. Et la réduction des émissions n'était même pas un objectif pour le gouvernement russe.

En outre, la réduction de CO2 américain durant la récente récession a été supérieure à ce qui aurait été demandé par la désormais défunte loi Waxman-Markey sur les changements climatiques.

Compte tenu que la vaste majorité des émissions provient des automobiles et non pas de l'extraction du pétrole et de sa transformation, nous devrions être plus préoccupés par le nombre de voitures en circulation que par l'extraction du carburant.

Cependant, voici des raisons d'être optimiste.

Bien qu'il existe 240 millions de véhicules énergivores sur les routes américaines, leur nombre atteint un plateau et va bientôt commencer à diminuer.

Autrefois, les ventes annuelles de véhicules neufs aux États-Unis atteignaient plus de 17

millions d'unités. Ce chiffre est aujourd'hui de 12 millions et il était encore plus bas lors de la dernière récession. Quand elle arrive, il y a moins de voitures sur la route et moins de voitures se traduit par une réduction des émissions, peu importe d'où vient l'essence.

L'Economie décidera

Il y a encore quelques questions de base sur ce projet de pipeline avant de le construire. Mais les vrais problèmes se trouvent plus dans l'économie que sur l'environnement.

Est-ce que la connexion de pipeline vers la côte du Golfe du Mexique simplement être un conduit pour le pétrole canadien à être transbordés sur des marchés étrangers et de capturer des prix mondiaux plus favorables? Si oui, comment cela aide-t Amérique?

Est-ce que le flux de 500'000 à 900'000 barils par jour à travers le pipeline Keystone XL de la côte du Golfe du Mexique est suffisant pour faire baisser les stocks de pétrole à Cushing, Oklahoma, et d'éliminer, ou au moins réduire substantiellement l'écart de prix entre le Brent de la Mer du Nord et le West Texas Intermediate Américain?

Si ce n'est pas le cas et que la différence de plus de 25 dollars le baril entre les prix US et les marchés mondiaux persistent, de nouveaux pipelines seront construits au Canada pour offrir une connexion plus directe vers les marchés internationaux.

D'une manière ou d'une autre, se sont les écarts de prix du pétrole et non pas les préoccupations de James Hansen, qui finiront par déterminer la quantité et la direction des sables bitumineux canadiens.

Ecrit, en anglais, par Jeff Rubin

Traduction par Laurent Horvath, 2000Watts.org. Avec l'autorisation de Jeff Rubin ([Le Blog de Jeff Rubin et la version anglaise ici](#)

)

Retrouvez tous les jeudis la Chronique de Jeff Rubin sur 2000Watts.org

{rokcomments}