



CANADIAN ASSOCIATION OF PETROLEUM PRODUCERS | ASSOCIATION CANADIENNE DES PRODUCTEURS PÉTROLIERS

Projet de loi C-48

Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique

Mémoire soumis par l'Association canadienne des producteurs pétroliers

au

Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Avril 2019

Introduction

L'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP) apprécie l'occasion qui lui est donnée de transmettre au Comité sénatorial permanent des transports et des communications un mémoire écrit précisant son point de vue à propos du projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique.

L'ACPP a eu le plaisir de comparaître devant le Comité le 26 février 2019. Nous précisons dans le présent mémoire les vues exprimées à cette occasion.

L'ACPP représente des entreprises, grandes et petites, qui effectuent de l'exploration, développent les ressources et produisent du gaz naturel et du pétrole brut dans tout le Canada. Nos adhérents produisent environ 80 % du gaz naturel et du pétrole brut du Canada et nos membres associés offrent un large éventail de services qui appuient l'industrie du pétrole brut et du gaz naturel en amont. Ensemble, les membres et membres associés de l'ACPP constituent une importante partie de l'industrie nationale, les recettes de la production de pétrole brut et de gaz naturel s'élevant environ à 110 milliards de dollars par année. La mission de l'ACPP, au nom de l'industrie du pétrole brut et du gaz naturel en amont, est de promouvoir et de faciliter la compétitivité économique ainsi qu'une exécution sécuritaire écologiquement et socialement responsable.

L'ACPP est d'avis que le but fondamental du Canada devrait être, comme l'énonce la lettre de mandat adressée par le premier ministre au ministre des Transports, de veiller à ce que le réseau de transport du Canada contribue à la réalisation de l'ambitieux programme de création d'emplois et de croissance économique du gouvernement du Canada. Les Canadiens doivent pouvoir compter sur un réseau sûr et fiable qui facilite le commerce et le transport des personnes et des marchandises en sécurité.

Nous alléguons que le projet de loi C-48 ne favorise pas le but susmentionné, car la loi proposée sera un obstacle à la circulation sécuritaire et efficiente des marchandises en imposant un moratoire relatif aux pétroliers sur la côte Ouest du Canada, un point d'accès crucial aux marchés asiatiques pour les marchandises canadiennes. Plutôt que de bannir toute circulation des pétroliers, ce que le Canada ne peut pas faire en vertu du droit international, le projet de loi C-48 cible le chargement et le déchargement des grands navires transportant des substances persistantes, y compris le pétrole brut, en tant que mécanisme de mise en œuvre du moratoire. Le moratoire proposé limiterait l'accès au marché du secteur du pétrole et du gaz naturel du Canada, interdisant dans les faits toute exportation vers une destination autre que les États-Unis, en contradiction flagrante avec le but énoncé par le gouvernement d'élargir l'accès au marché de ce secteur. Du point de vue de la sécurité maritime, le projet de loi n'aura aucune incidence sur le mouvement de milliers de chalands, de navires de ravitaillement, de bateaux de croisière et d'autres navires qui transitent par ces eaux en ce moment.

L'ACPP affirme que le projet de loi C-48, dans sa formulation actuelle, devrait être rejeté. Nous croyons cependant que les importants objectifs fondamentaux de sécurité maritime peuvent et doivent être atteints au moyen d'une autre approche. La cible de l'activité législative devrait passer d'un moratoire à la mise en œuvre de pratiques exemplaires trouvant un équilibre entre le développement économique et la protection de l'environnement. Comme des experts du transport maritime l'ont signalé au Comité, des cadres existants, tel que l'établissement de zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA), peuvent

permettre de créer le long de la côte nord de la C.-B. un corridor maritime associé à des mesures de sécurité maritime et d'intervention ciblées et fondées sur des données probantes. Cela doit se faire après des consultations exhaustives et avec la participation entière des peuples autochtones. Une approche axée sur des pratiques exemplaires permettra d'atteindre les buts écologiques et culturels dans la région tout en permettant l'accès aux marchés asiatiques d'un important produit canadien. Cette approche aurait de nombreux avantages et notamment les suivants :

1. La diversification des marchés du pétrole brut canadien de la manière la plus rentable.
2. La création de conditions favorables à la croissance du secteur canadien du gaz naturel liquéfié (GNL).
3. L'obtention d'avantages sociaux et économiques bénéfiques pour les collectivités autochtones.
4. L'utilisation d'évaluations des risques pour l'environnement fondées sur la science et de technologies et pratiques de pointe afin d'améliorer encore la feuille de route du Canada, une des meilleures au monde, en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement.
5. L'assurance que le monde tire profit de plus d'énergie canadienne produite dans le respect de normes environnementales parmi les plus strictes au monde.
6. L'assurance que les Canadiens obtiennent un prix équitable pour leurs ressources.

Les parties qui suivent précisent les raisons de ne pas adopter le moratoire proposé par le projet de loi C-48 et exposent d'autres avenues permettant d'atteindre les objectifs du gouvernement.

1. Contexte

Demande mondiale d'énergie

L'augmentation de la population mondiale et les efforts visant à élever le niveau de vie intensifieront la demande de toutes les formes d'énergie. L'Agence internationale de l'énergie estime que la demande mondiale d'énergie augmentera de 27 % d'ici 2040 et que le pétrole et le gaz naturel répondront à plus de 50 % de cette demande. Si le Canada ne fournit pas cette énergie, d'autres producteurs, aux normes moins respectueuses de l'environnement et des droits de la personne, combleront le vide. Le Canada et le monde perdront les avantages de la production de pétrole et de gaz naturel responsable du Canada, qui comprennent une croissance réduite des émissions de gaz à effet de serre.

Production de pétrole brut

En 2017, la production canadienne de pétrole brut s'est élevée en moyenne à 4,2 millions de barils par jour (b/j) et a été la sixième plus importante au monde, l'Ouest du Canada fournissant environ 95 % de cette production. La plus grande partie de la production de l'Ouest du Canada (2,65 millions de b/j) provient des sables bitumineux, par récupération ou récupération sur place.

La production de pétrole brut extrait du bassin sédimentaire de l'Ouest canadien (BSOC) a continué d'augmenter en 2018 grâce aux décisions d'investissement à long terme prises dans les années antérieures. Au cours des neuf premiers mois de 2018, la production de pétrole brut du BSOC a atteint 4,3 millions de b/j grâce à la mise en service de nouvelles installations dans les sables bitumineux et à une hausse du rendement des zones pétrolières traditionnelles, renversant la tendance à la baisse des deux années précédentes.

Selon Statistique Canada, on a exporté en 2017 vers les États-Unis plus de 3,4 millions de b/j de pétrole brut alors que les exportations vers d'autres pays ne représentaient que 30 850 b/j. Les exportations vers les É.-U. ont représenté environ 80 % de la production totale de pétrole brut du Canada cette année-là.

Le rapport de l'ACPP intitulé *2018 Crude Oil Forecasts, Markets and Transportation* indique qu'« on prévoit que la production de pétrole brut de l'Ouest canadien augmentera d'environ 2 millions de b/j par rapport aux niveaux de 2017 pour atteindre 6,2 millions de b/j d'ici 2035. La croissance de l'industrie du pétrole brut au Canada dépend de nouveaux oléoducs et de nouvelles politiques. Elle aura besoin de chacun des trois projets d'oléoduc proposés (le projet de remplacement de la Ligne 3 d'Enbridge, le projet Keystone XL de TransCanada et le projet d'expansion de l'oléoduc Trans Mountain de Kinder Morgan) afin de pouvoir s'imposer comme fournisseur mondial¹. » Même avec la capacité de transport accrue de 1,79 million de b/j que fourniraient les trois projets d'oléoduc proposés, ce n'est pas encore suffisant pour absorber la production prévue en 2035.

Les prévisions de l'ACPP sont conformes à celles d'autres évaluations indépendantes, telles que celle de l'Office national de l'énergie, *Avenir énergétique du Canada en 2018*, qui prévoit que la production de pétrole brut du BSOC passera à 6 millions de b/j en 2030 et à 6,7 millions de b/j en 2040, en présumant que des infrastructures seront construites en fonction des besoins afin d'avoir accès aux marchés².

Contribution à l'économie canadienne

Aujourd'hui, le secteur du pétrole et du gaz naturel en amont représente 5,62 % de l'économie du Canada et soutient 528 000 emplois directs et indirects dans tout le Canada.

Le secteur du pétrole et du gaz naturel demeure la plus importante source d'investissements en capital au Canada, mais, depuis 2014, la valeur des investissements a chuté de plus de 50 %, passant de 81 milliards de dollars en 2014 à une prévision de 37 milliards de dollars en 2019. Cela a eu des répercussions importantes sur l'économie du Canada, y compris le secteur de la fabrication.

Le Canada perd des investissements à un moment où les investissements mondiaux dans le pétrole et le gaz naturel augmentent. Selon une récente enquête auprès de l'industrie menée par IHS Markit, les investissements mondiaux dans le secteur du pétrole et du gaz naturel en amont, menés par les É.-U., ont augmenté de 30 % par rapport aux niveaux de 2016 pour atteindre 1,1 billion de dollars américains.

Une perte importante d'emplois s'est produite dans tout le Canada en raison du mauvais climat d'investissement dans le secteur du pétrole et du gaz naturel. Selon des données de Petroleum Labour Market Information (PetroLMI), plus de 60 000 emplois ont été perdus dans l'ensemble du Canada depuis 2017 en exploration et en production, dans les services du secteur du pétrole et du gaz naturel et dans la main-d'œuvre de la construction employée dans les sables bitumineux. Si la chute des investissements se poursuit en 2019, 12 500 emplois de plus pourraient disparaître³.

¹ ACPP, *2018 Crude Oil Forecast, Markets and Transportation* [TRADUCTION].

² ONE, *Avenir énergétique du Canada en 2018 – Offre et demande énergétiques à l'horizon 2040*.

³ PetroLMI, *2019 Oil and Gas Labour Market Update*, avril 2019.

Accès au marché

Le gouvernement du Canada a énoncé son engagement à améliorer l'accès aux océans en vue d'exporter les ressources naturelles canadiennes, assurant ainsi une diversification des échanges commerciaux et des avantages économiques à long terme associés pour les Canadiens.

L'accès du Canada aux marchés étrangers est en ce moment très restreint et, par conséquent, 99 % des exportations de pétrole canadien sont à destination des États-Unis et utilisent un réseau d'oléoducs fonctionnant presque à pleine capacité. Cette absence d'accès aux marchés limite la croissance de l'industrie et entraîne un écart persistant entre le prix mondial du pétrole et le prix que le Canada peut obtenir. Les producteurs perdent à l'heure actuelle entre 10,8 et 15,6 milliards de dollars en recettes annuelles en raison des difficultés d'accès aux marchés.

À l'automne 2018, l'écart de prix entre le pétrole canadien (Western Canadian Select, WCS) et le West Texas Intermediate (WTI) s'est élargi à un niveau sans précédent, atteignant 50 \$ par baril. La convergence d'un volume de production élevé, de travaux de maintenance dans les raffineries des É.-U. qui ont réduit la demande et de l'absence d'autres options d'exportation ont contribué à une accumulation de pétrole brut canadien et à un niveau élevé de stockage de pétrole en Alberta. Par conséquent, le Canada a reçu un prix beaucoup plus bas que d'habitude pour son pétrole, payant dans les faits des tiers pour prendre son énergie et subissant des répercussions immédiates néfastes pour l'emploi, l'approvisionnement, les conventions de compensation avec les Autochtones et les redevances aux provinces.

Le principal facteur expliquant la différence de prix est l'absence d'accès aux marchés pour l'offre croissante de la production de pétrole de l'Ouest canadien. La compétitivité de l'énergie du Canada sur les marchés mondiaux ne fait aucun doute, mais encore faut-il qu'elle puisse atteindre ces marchés. Le Canada a besoin d'un port en eau profonde dans l'Ouest canadien, d'infrastructures d'acheminement des produits vers les marchés et d'un cadre réglementaire s'accompagnant d'un processus décisionnel fiable pour les projets.

Diversification des marchés : importants débouchés en Asie

L'Asie constitue un vaste nouveau marché pour le secteur du pétrole et du gaz naturel du Canada. Alors que l'Agence internationale de l'énergie prévoit une hausse de 12 % de la demande mondiale de pétrole brut sur la période allant de 2017 à 2040, c'est une hausse de 30 % qui est prévue dans la région de l'Asie-Pacifique avec une consommation passant de 30,5 à 39,5 millions de b/j en 2040⁴. À l'opposé, on prévoit que la demande de pétrole brut diminuera de 13,5 % en Amérique du Nord au cours de la même période.

Circulation des pétroliers et sécurité

Le transport sécuritaire et fiable des produits de nos ressources énergétiques par tous les modes de transport est crucial pour l'ACPP et ses membres. Les mesures de sécurité des pétroliers modernes sont impressionnantes et comprennent, entre autres perfectionnements, des systèmes de navigation de pointe,

⁴ Agence internationale de l'énergie, « New Policies Scénario », [World Energy Outlook 2018](#), tableau 3.2, p. 138 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

une coque double, des citernes de ballast séparées, des systèmes d'extinction par gaz inerte, la compartimentalisation et la cartographie des fonds marins.

Depuis les années 1970, le volume et la fréquence des déversements d'hydrocarbures diminuent à l'échelle mondiale. Cela se produit à un moment où la production et le transport du pétrole dans le monde ont augmenté de façon importante.

Les statistiques de Transports Canada indiquent que la grande majorité des mouvements de pétrolier dans les eaux canadiennes ont lieu sur la côte Est. Ces mouvements concernent surtout l'importation de pétrole vers les raffineries du Canada Atlantique et du centre du Canada en provenance de pays tels que l'Arabie Saoudite, l'Azerbaïdjan et le Nigéria.

Il est préoccupant que le gouvernement du Canada tente d'interdire les exportations de produits pétroliers à partir de la côte nord de la C.-B., notamment via des ports en eau profonde tels que ceux de Prince Rupert et de Kitimat, tout en permettant la libre importation de pétrole brut sur la côte Est du Canada sans se préoccuper des mêmes enjeux de protection de l'environnement et de sécurité maritime qu'il a invoqués afin de justifier le moratoire proposé le long de la côte nord de la C.-B.

La défense de la feuille de route du gouvernement en matière de sécurité maritime présentée par Transports Canada fait ressortir la nature arbitraire et les contradictions du moratoire. Transports Canada applaudit « [l]es investissements du gouvernement du Canada dans les normes et en termes de capacité, [qui] ont permis au Canada de créer un régime de sécurité de calibre mondial qui confère à nos terres et nos côtes le plus haut niveau de protection contre les déversements de pétrole et d'autres produits⁵ ».

Si le Canada jouit du « plus haut niveau de protection contre les déversements », pourquoi faut-il interdire l'exportation de pétrole brut à partir de la côte nord de la C.-B.?

Le Canada a une feuille de route exemplaire en matière de sécurité maritime grâce à un régime strict de réglementation, de surveillance et d'application de la loi et aux pratiques d'exploitation de calibre mondial déployées par l'industrie. Le Canada a une vaste expérience du transport en mer du pétrole brut et des produits pétroliers. Par exemple, des navires-citernes importent des condensats en toute sécurité depuis bon nombre d'années à Kitimat, sur la côte nord de la C.-B.

Le gouvernement fédéral a joué un rôle de meneur en dotant le Canada d'un système de sécurité maritime de calibre mondial qui continue d'évoluer au fil du temps. Le gouvernement a créé un Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes afin d'évaluer le régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures. Le Comité d'experts a conclu que le régime est fondamentalement sain et a formulé quelques recommandations que le gouvernement fédéral a acceptées. Le Plan de protection des océans lancé par le premier ministre maintiendra le statut de chef de file du Canada en matière de sécurité maritime.

⁵ Transports Canada, [Réponse du gouvernement du Canada au document de la Colombie-Britannique intitulé Policy Intentions Paper for Engagement : Activités du gouvernement du Canada liées à la gestion des déversements](#).

2. Politique contre données probantes

Au cours de la campagne électorale de 2015, le premier ministre Trudeau a promis à une assistance de la région de Vancouver qu'il imposerait un moratoire relatif aux pétroliers le long de la côte nord de la C.-B. s'il était élu. Comme on l'a bien compris à l'époque, l'objectif sous-jacent était de bloquer le projet d'oléoduc Northern Gateway, dont l'approbation avait été recommandée à la suite d'un processus d'examen conjoint approfondi et que le gouvernement du Canada avait déjà autorisé.

« Trudeau promises to safeguard northern B.C. coast from pipelines », *Globe and Mail*,
<https://www.theglobeandmail.com/news/politics/trudeau-promises-to-safeguard-northern-bc-coast-from-pipelines/article26317327/>

Cette promesse s'est retrouvée dans la lettre de mandat adressée par le premier ministre au ministre des Transports le 12 novembre 2015. Le ministre y reçoit l'instruction suivante :

« Élaborer une stratégie, en collaboration avec le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, le ministre des Ressources naturelles et la ministre de l'Environnement et du Changement climatique afin d'officialiser un moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique. »

La seule chose que le ministre doit étudier, c'est la **stratégie** visant à officialiser le moratoire. Il n'y a pas d'options ou de possibilités :

- d'examiner les données relatives à la sécurité du trafic de pétroliers;
- d'évaluer scientifiquement le risque;
- d'examiner des solutions de rechange au moratoire;
- d'examiner l'occasion perdue pour l'énergie produite de manière responsable par le Canada de remplacer sur les marchés mondiaux d'autres sources d'énergie et des fournisseurs plus polluants;
- de tenir compte des intérêts des peuples autochtones qui appuient le développement des ressources et des infrastructures ainsi que de la perte de débouchés et d'avantages économiques qu'ils subissent;
- de tenir compte des intérêts économiques et sociaux des Canadiens en général, qui bénéficient des investissements, des emplois et des recettes gouvernementales issus du développement des ressources;
- de tenir compte des avantages de la diversification des échanges commerciaux qui seront perdus par la fermeture de l'accès aux marchés mondiaux;
- de tenir compte de l'injustice subie par les investisseurs du projet Northern Gateway et des autres projets d'oléoduc;
- de tenir compte de l'incidence néfaste qu'un moratoire aura sur la réputation du Canada en tant qu'endroit où investir.

Les représentants de Transports Canada, chargés de concrétiser cette promesse électorale et d'exécuter le mandat ministériel, ont alors lancé une « consultation ». Lorsque Transports Canada a rencontré l'ACPP en septembre 2016, les représentants de celle-ci ont demandé quelles études avaient été menées afin d'étayer la nécessité d'un moratoire et quelle évaluation des insuffisances en matière de sécurité ou autres évaluations du risque justifiaient un moratoire. Les représentants de Transports Canada ont confirmé qu'aucune étude ou évaluation scientifique du risque n'avait été menée et que Transports Canada ne

faisait qu'obtempérer à la demande contenue dans la lettre de mandat adressée par le premier ministre au ministre des Transports.

Le processus de consultation lancé par Transports Canada a été lent à démarrer et très bref. De l'avis de l'ACPP, il n'y a pas de possibilité de consultation valable lorsque des fonctionnaires sont chargés d'exécuter le mandat d'imposer un moratoire visant à bloquer des oléoducs sur lesquels ces fonctionnaires n'ont pas compétence. Certains intervenants pourraient aborder le besoin supposé d'un moratoire relatif au transport maritime par pétrolier, mais d'autres voudraient plutôt demander **pourquoi un moratoire est nécessaire au juste** ou quelles autres options permettraient d'atteindre les objectifs de sécurité maritime et de protection du milieu marin.

L'ACPP a avisé Transports Canada qu'elle n'appuie pas le moratoire parce qu'il n'est pas étayé par la science. L'ACPP a énoncé clairement qu'on n'avait cerné aucune insuffisance scientifiquement prouvée en matière de sécurité ou de protection de l'environnement qui justifierait un moratoire. En outre, aucune évaluation du risque n'a été fournie afin d'appuyer un moratoire portant sur quelque période que ce soit (de courte ou de longue durée). Les données probantes relatives à la performance des pétroliers en matière de sécurité et les nombreuses améliorations apportées à la sécurité au fil des ans prouvent aussi l'inutilité d'un moratoire.

L'ACPP a cherché un terrain d'entente et proposé un corridor maritime, assorti d'exigences fondées sur les risques, qui préserverait l'accès des pétroliers à la côte nord de la C.-B. L'ACPP a aussi réitéré son engagement de longue date à l'égard de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement.

Le texte de la lettre adressée par l'ACPP au ministre des Transports le 30 septembre 2016 se trouve en annexe.

Le 12 mai 2017, le gouvernement du Canada a déposé la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers qui mettrait en œuvre un moratoire relatif à la circulation des pétroliers le long de la côte nord de la C.-B. Le moratoire interdirait aux pétroliers de charger et de transporter plus de 12 500 tonnes métriques de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants.

Si le moratoire avait été étayé par une démarche scientifique raisonnable et par une évaluation du risque fondée sur des données probantes, on disposerait de principes et de critères scientifiques fondés sur des données probantes qui permettraient d'établir quels changements sont nécessaires afin de lever le moratoire. En l'absence de ces principes et critères, le moratoire n'est qu'une interdiction d'une durée indéfinie ciblant le pétrole brut et les autres exportations pétrolières le long de la côte nord de la C.-B. tout en ignorant les enjeux similaires pouvant être associés à l'importation de pétrole sur la côte Est du Canada.

3. Préoccupations particulières et répercussions du projet de loi C-48

Élimination des options d'accès optimal aux marchés

La perte des possibilités de diversification des marchés ouvertes par l'accès aux ports en eau profonde du nord de la C.-B. entraîne une grave réduction de la capacité du Canada de diversifier ses exportations de pétrole au-delà du marché des É.-U. et empêche le Canada d'obtenir la pleine valeur marchande pour son pétrole. Cela a des répercussions non seulement pour les provinces détenant les ressources, mais aussi

pour le gouvernement fédéral qui tire des recettes importantes, directement ou indirectement, du secteur des ressources énergétiques.

Exemple de cause à effet, l'annulation du projet Northern Gateway a contribué directement à l'offre excédentaire de pétrole brut en Alberta. L'annulation a empêché l'accès rapide et requis de toute urgence aux marchés d'outre-mer via un port en eau profonde pouvant recevoir les très gros transporteurs de brut (TGTB) qui permettent une concurrence efficiente et efficace sur les marchés pétroliers en croissance de l'Asie ainsi que la diversification de nos exportations. Le port de Vancouver ne peut recevoir que de plus petits pétroliers et le projet d'expansion de Trans Mountain est relativement modeste par rapport au besoin d'accès accru aux marchés. Le moratoire romprait un lien vital vers l'océan pour le pétrole brut de l'Ouest canadien et bloquerait le développement de tout autre oléoduc, tel que le projet Eagle Spirit.

Le projet de loi C-48 détruit dans les faits la capacité du Canada de développer un port en eau profonde sur la côte Ouest en vue de l'exportation du pétrole et crée un obstacle supplémentaire à l'accès aux marchés qui limitera de manière importante et permanente l'exportation outre-mer du pétrole brut et des autres produits pétroliers canadiens. Cela est en complète contradiction avec les objectifs économiques et de diversification des échanges commerciaux énoncés par le gouvernement du Canada, va à l'encontre des intérêts économiques, sociaux et écologiques des Canadiens et minera davantage la confiance des investisseurs à l'égard du secteur énergétique du Canada.

Répercussions pour le secteur du gaz naturel et du GNL

Le transport maritime est la seule façon dont le Canada peut avoir accès à de nouveaux marchés potentiels en Asie et le projet de loi C-48 bloquera la route la plus efficiente et économique d'exportation des produits pétroliers de l'Amérique du Nord à l'Asie; le Canada possède un avantage de presque deux jours sur les autres ports d'Amérique du Nord pour transporter les marchandises vers l'Asie.

Les larges définitions proposées par le projet de loi pourraient aussi empêcher l'exportation outre-mer de la production future de condensats tirés du gaz naturel riche en liquides (GNRL) et des gisements de pétrole léger étanches. Les gisements de ressources riches en liquides sont liés de près au secteur en émergence du gaz naturel liquéfié (GNL) du Canada. Bien que la plupart des gisements en soient aux premiers stades de l'exploration et du développement, les résultats jusqu'à présent sont très prometteurs et indiquent fortement que la poursuite de leur développement pourrait ouvrir des avenues économiques à long terme importantes pour le Canada.

Bien que le projet de loi n'interdise pas l'exportation de gaz naturel, l'interdiction d'exporter les produits pétroliers, comprenant possiblement les condensats, aura une incidence néfaste sur le contexte économique de la production des gisements de GNRL en C.-B. et en Alberta. Ces gisements représentent une ressource cruciale qui sera nécessaire afin d'approvisionner les terminaux d'exportation de GNL proposés et approuvés sur la côte Ouest. Le rapport *2018 Crude Oil Forecast, Markets and Transportation* de l'ACPP prévoit que les formations riches en liquides de Montney et de Duvernay produiront environ 500 000 b/j de pentanes et de condensats d'ici 2026.

Une récente modélisation d'équilibre général effectuée par Navius Research montre que chaque tranche de 14 milliards de dollars dépensée dans le développement du GNRL et du GNL par année se répercute dans une hausse moyenne du PIB réel de 37 milliards de dollars d'ici 2030. En outre, la modélisation indique que l'augmentation des activités créerait 80 000 emplois de plus dans les secteurs canadiens du

pétrole et du gaz naturel, de la construction et des services et augmenterait les recettes gouvernementales tirées des droits sur le GNRL de 1,6 milliard de dollars par année en moyenne d'ici 2030.

Répercussions néfastes pour les peuples autochtones

Les voix de bon nombre de groupes autochtones participant à des projets d'infrastructure énergétique, tels que Northern Gateway ou Eagle Spirit, ont été ignorées dans le débat politique entourant les oléoducs et la hâte d'imposer un moratoire.

Plusieurs Premières Nations et groupes autochtones ont déclaré ne pas avoir été consultés suffisamment par le gouvernement du Canada en préparation de la mise en œuvre du projet de loi. Ces consultations limitées vont à l'encontre de l'esprit et des objectifs de la réconciliation voulue par le gouvernement du Canada. Le moratoire aura aussi des conséquences nuisibles pour bon nombre de collectivités autochtones de la C.-B., de l'Alberta et de la Saskatchewan.

La participation autochtone au sein du secteur canadien du pétrole et du gaz naturel, de la production dans les réserves jusqu'aux partenariats d'approvisionnement et de participation au capital, constitue une excellente occasion de croissance et de prospérité inclusives et durables pour les collectivités autochtones qui s'harmonise avec les objectifs de réconciliation du gouvernement du Canada. Par exemple, le coût de renonciation payé par les collectivités autochtones concernées par le refus du gouvernement du Canada d'approuver Northern Gateway a été de plus de 2 milliards de dollars en avantages économiques et éducatifs à long terme ainsi que l'occasion de détenir 33 % du projet, ce qui aurait apporté des bénéfices réguliers.

Le développement responsable des ressources contribue à la réconciliation économique et à l'autonomie des Autochtones en appuyant des économies et des collectivités autochtones durables. La preuve que l'emploi et le revenu ont des liens avec la santé et le bien-être est incontestable. Les possibilités offertes par le secteur des ressources donnent aussi aux collectivités autochtones des options de génération locale de richesse permettant d'éviter l'exode vers les centres urbains et de conserver leur langue et leurs traditions culturelles.

Les politiques qui nuisent au secteur des ressources, tel que le moratoire proposé, nuisent aussi au potentiel de prospérité des Autochtones et minent la réconciliation. Les faits indiquent clairement que les ralentissements économiques ainsi que la perte de possibilités d'avenir et du sentiment d'autonomie nuisent à la santé physique et mentale et sont associés à des résultats néfastes, tels qu'une augmentation du taux de suicide. Des études ont démontré que les collectivités autochtones ressentent plus durement et plus longtemps les effets des ralentissements économiques⁶.

Le secteur du pétrole et du gaz naturel est un des plus grands employeurs des peuples autochtones dans l'ensemble du Canada et offre de nombreuses occasions d'affaires aux entreprises détenues par des Autochtones ainsi que des avantages correspondants pour les collectivités autochtones.

⁶ Coalition nationale des chefs, *Évaluation des répercussions négatives sur la société, l'économie et la santé des projets de loi C-48 et C-69 : réaction des Autochtones*, mars 2019.

La croissance du secteur du pétrole et du gaz naturel ouvre des avenues aux peuples autochtones de l'ensemble du Canada :

- les Autochtones constituent 6 % de la main-d'œuvre du secteur du pétrole et du gaz naturel comparativement à 4 % dans les autres secteurs;
- les données préliminaires de rapports soumis à Ressources naturelles Canada indiquent que les entreprises du secteur du pétrole et du gaz naturel ont versé plus de 75 millions de dollars en paiements déclarables aux gouvernements autochtones du Canada entre le 1^{er} juin et le 31 décembre 2017 (ces données ont été produites en vertu de la *Loi sur les mesures de transparence dans le secteur extractif*);
- en 2015-2016, les entreprises des sables bitumineux ont acheté à elles seules des biens et services d'une valeur de 3,3 milliards de dollars à 399 entreprises détenues par des Autochtones ou des partenariats comprenant des Autochtones; elles ont fait une contribution de 48,6 millions de dollars en investissements communautaires, ce qui comprenait des activités communautaires, des investissements en nature et des contributions à l'infrastructure communautaire; elles ont aussi fourni 40,79 millions de dollars en financement de la capacité de consultation.
 - En comparaison, le gouvernement du Canada a, de 1997 à 2014, fait des achats annuels d'une valeur moyenne de 290 millions de dollars auprès des entreprises autochtones pour l'ensemble des secteurs de l'économie et non pas le secteur du pétrole et du gaz naturel seulement.

Dépendance excessive à l'égard de la clientèle des États-Unis

Les É.-U. sont maintenant un de nos principaux concurrents et tirent profit de leurs propres occasions d'exportation en utilisant le transport maritime. Les É.-U. ont augmenté leur production de 87 % entre 2008 et 2017 et produisent maintenant près de 11 millions de b/j de pétrole brut. L'Energy Information Administration des É.-U. (EIA) prévoit que la production de pétrole brut passera à environ 14 millions de b/j d'ici le milieu des années 2020⁷.

Les É.-U. ont levé en 2015 une interdiction des exportations de pétrole brut imposée dans les années 1970. Les plus récentes données de l'EIA indiquent que les exportations de pétrole et de condensats des É.-U. s'élevaient à 2 millions de b/j en 2018. On s'attend à ce que les exportations de pétrole augmentent à mesure que la production intérieure augmentera. À l'heure actuelle, le Canada est un importateur net de condensats, mais il aurait la possibilité de devenir un exportateur net d'ici trois à cinq ans en raison de la croissance prévue de l'industrie du GNL.

Ce moratoire place le Canada dans une position où il n'aurait plus aucune possibilité d'exportation si les É.-U. n'avaient plus besoin des produits canadiens. Il est important pour le Canada d'agir maintenant afin de permettre une diversification des marchés. Le projet de loi C-48 va à l'encontre de cet objectif.

Signal négatif pour les investisseurs

Le message global que le projet de loi C-48 envoie au monde est qu'au Canada, même après qu'un projet a été approuvé dans le cadre d'un processus d'évaluation prescrit, indépendant et rigoureux, il peut encore

⁷ *U.S. Energy Information Administration, Annual Energy Outlook 2019.*

être annulé en raison d'une décision politique ou bloqué dans les faits par un texte législatif tel que le projet de loi C-48.

Bref, il a un impact général néfaste pour la réputation du Canada en tant qu'endroit fiable où investir.

Le gouvernement du Canada prétend que les investisseurs seront rassurés par le remaniement complet du processus d'évaluation environnementale et réglementaire se trouvant en ce moment devant le Sénat sous le nom de projet de loi C-69. L'opinion du gouvernement est que le projet de loi C-69 traduit l'engagement du Canada à l'égard de la science et des décisions s'appuyant sur des faits dans le cadre d'un processus équitable.

« Lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, nous nous sommes engagés à rétablir la confiance du public et à veiller à ce que les ressources canadiennes soient acheminées vers les marchés. Nous nous sommes engagés à mettre en place de nouveaux processus équitables pour garantir que l'approbation des grands projets soit fondée sur la science et les connaissances autochtones, qu'elle serve l'intérêt public et qu'elle permette la réalisation de bons projets⁸. »

- Catherine McKenna, ministre de l'Environnement et du Changement climatique
Chambre des communes, 12 juin 2018

Comme l'ACPP et bien d'autres l'ont dit au gouvernement, le projet de loi C-69 dans sa formulation actuelle ne restaure pas ni n'améliore la confiance des investisseurs à l'égard du Canada. Par exemple, personne ne peut savoir ce qui est considéré comme un « bon projet » avant que la proposition ne se trouve devant le Cabinet. L'ACPP a proposé bon nombre d'amendements afin d'améliorer le projet de loi C-69.

L'élaboration du projet de loi C-69 fournit un exemple de la manière dont la science, les faits et une procédure équitable éclairent les décisions politiques à propos des « bons projets » : les décisions finales relatives aux grands projets sont dépendantes d'une décision politique sans appel fondée sur une myriade de critères opaques.

Tuer le projet Northern Gateway, qui avait été approuvé, a contribué directement à la perte de 5 500 emplois pendant sa construction, de plus de 560 emplois permanents et d'investissements de plusieurs milliards de dollars dans l'économie du Canada. Les investisseurs, de plus en plus inquiets face aux actions passées du gouvernement, aux nouvelles lois proposées et à la multiplication des contestations judiciaires, ont décidé d'investir dans des compétences présentant un risque d'investissement moins élevé et plus d'assurances que le projet serait complété.

Au cours d'une discussion ayant eu lieu à Toronto⁹, le PDG de RBC, David McKay, a déclaré que l'énergie représentait 10 % du PIB du pays et que le Canada pourrait ajouter 1,1 % à son PIB annuel si le secteur du pétrole et du gaz naturel avait accès aux bons marchés et investissements.

« C'est l'équivalent de créer instantanément un nouveau secteur de l'automobile au Canada », selon McKay. Il a ajouté que ce qui était aussi en jeu, c'était près de 200 milliards de dollars en recettes fiscales pour le gouvernement au cours de la prochaine décennie.

⁸ Chambre des communes, *Débats*, 1^{re} session, 42^e législature, 12 juin 2018 (Catherine McKenna).

⁹ « [“We're squandering an opportunity”: CEOs of RBC and Enbridge urge action on energy strategy](#) », *Calgary Herald*.

McKay n'est pas le seul parmi les dirigeants du secteur financier à exprimer ces inquiétudes et à proposer une meilleure vision pour le Canada.

4. Facteurs importants

Zone d'exclusion volontaire

Il est important de préciser que le moratoire relatif aux pétroliers n'est pas l'« officialisation » de l'actuelle zone d'exclusion volontaire (ZEV), promulguée en 1985. La ZEV découle d'un accord (et non pas d'une loi) entre les gardes côtières du Canada et des États-Unis établissant une zone le long de la côte de la C.-B. que les pétroliers évitent dans leurs déplacements. L'accord n'interdit pas la circulation des pétroliers ni le transport de certaines marchandises (tel que le pétrole brut) le long de la côte Ouest du Canada.

Transports Canada indique que « [l]'étendue de la zone a été fondée sur un calcul de la vitesse de dérive d'un pétrolier chargé désarmé par rapport au temps requis pour lui venir en aide » et que « [l]es pétroliers chargés desservant l'oléoduc Trans-Alaska entre Valdez (en Alaska) et Puget Sound (dans l'État de Washington) doivent naviguer à l'ouest de la zone¹⁰ ».

En ce qui concerne le moratoire, des navires étrangers transportant le même pétrole brut que le gouvernement fédéral cherche à interdire pourraient quand même transiter par la zone du moratoire proposé tant qu'ils ne chargent ou ne déchargent pas le produit spécifié dans un port canadien de la zone en question. Cela signifie qu'on pourrait décrire de façon plus précise le projet de loi C-48 comme une interdiction auto-imposée d'exportation du pétrole brut canadien à partir de la côte nord de la C.-B.

Instruments internationaux et pratiques exemplaires

Des parties telles que la Chambre canadienne du commerce maritime, ont parlé de façons d'apaiser les inquiétudes légitimes relatives à la circulation des pétroliers grâce à des changements à la réglementation qui n'établiraient pas le précédent dommageable à la réputation du Canada au sein des milieux maritimes internationaux que constitue le projet de loi C-48.

Comme la Chambre canadienne du commerce maritime l'a mentionné au cours de sa comparution du 26 février 2019 devant le Comité, le Canada a pris dans le cadre du projet de loi C-86 d'autres mesures afin d'étoffer ses instruments réglementaires en matière de sécurité maritime.

Si le but du gouvernement fédéral est d'améliorer les mesures de sécurité maritime dans l'environnement de la côte nord de la C.-B., il peut le faire par différents moyens, tel que l'établissement d'une PSSA, comme l'ont proposé certains intervenants. Une PSSA ou un cadre similaire compléterait le récent investissement de 1,5 milliard de dollars du Canada dans la protection des milieux marins, tirerait parti des outils disponibles tels que les pouvoirs conférés par le projet de loi C-86 et permettrait une gestion axée sur le risque de la région s'harmonisant avec les normes internationales.

¹⁰ Transports Canada, [Routage sécuritaire, comptes rendus et restrictions visant les navires](#).

5. Une approche de substitution

La recommandation de l'ACPP au gouvernement du Canada est de ne pas adopter le projet de loi C-48.

Toutefois, compte tenu du rôle du Sénat, l'ACPP propose les deux recommandations suivantes afin d'améliorer la loi :

Recommandation n° 1 : Modifier le projet de loi C-48 afin de permettre l'accès du pétrole et d'autres produits pétroliers canadiens aux ports en eau profonde et à un ou plusieurs corridors au large de la côte nord de la C.-B. ainsi que l'élaboration d'un plan visant à améliorer la sécurité maritime et à protéger l'environnement.

Recommandation n° 2 : L'élaboration du plan et l'établissement des corridors maritimes devraient tirer parti des travaux effectués dans le cadre du Plan de protection des océans ainsi que des pratiques exemplaires de la côte Est du Canada et des pratiques exemplaires internationales de transport maritime dans les zones vulnérables.

Le gouvernement fédéral a lancé en 2016 un Plan de protection des océans de 1,5 milliard de dollars. Nous applaudissons le gouvernement d'avoir investi ces fonds dans l'amélioration de la sécurité maritime et dans un transport maritime responsable. L'ACPP croit qu'il faut étendre la portée des travaux et nous invitons le gouvernement à :

- a) établir des partenariats autochtones solides sur la côte nord de la C.-B. afin de travailler de concert à un certain nombre d'enjeux :
 - i. identifier les zones culturellement importantes sur le plan alimentaire ainsi que les zones vulnérables;
 - ii. travailler de concert à l'établissement de zones protégées dans le cadre des zones de protection marine du Canada ou porter des zones maritimes particulièrement vulnérables à l'attention de l'Organisation maritime internationale;
 - iii. faciliter la participation à la surveillance du milieu marin et à l'intervention en augmentant les actifs et la formation.
- b) entreprendre une évaluation stratégique du risque du transport maritime le long de la côte nord de la C.-B. en collaborant avec les scientifiques, les universitaires, le secteur du transport maritime et d'autres intervenants afin de cerner les principaux risques associés au transport maritime et des mesures d'atténuation supplémentaires.
- c) poursuivre des recherches visant à améliorer l'intervention d'urgence et le processus décisionnel, notamment la cartographie du littoral, la modélisation de l'océan, le comportement des déversements d'hydrocarbures dans les eaux et la technologie de l'intervention d'urgence.

L'ACPP est d'avis que ces recommandations offrent une approche permettant une meilleure protection du milieu marin et profitent aux Canadiens en permettant l'accès du pétrole aux marchés asiatiques et l'obtention d'une valeur du marché équitable pour nos ressources énergétiques.

6. Conclusions

L'ACPP n'appuie pas le moratoire relatif aux pétroliers et ne croit pas qu'il est étayé par des données scientifiques.

La cible des activités devrait passer du débat autour d'un moratoire à l'établissement d'un corridor maritime le long de la côte nord de la C.-B. afin de permettre l'accès aux marchés asiatiques en utilisant les TGTB les plus efficaces, qui appuieront la compétitivité du pétrole canadien sur ces marchés en croissance.

Le gouvernement a dès maintenant le pouvoir d'établir un corridor maritime assorti de dispositions visant l'étude et la protection des zones sensibles et le renforcement de la capacité d'intervention en vertu du projet de loi C-86. Des amendements au projet de loi C-48 peuvent atteindre ces buts, mais il serait redondant du point de vue de l'objectif réel et légitime d'un transport maritime écologiquement responsable.

L'ACPP espère que le présent mémoire pourra aider le Canada à protéger l'environnement marin tout en atteignant l'objectif primordial exprimé dans la lettre de mandat adressée au ministre des Transports par le premier ministre : veiller à ce que le réseau de transport du Canada contribue à la réalisation de notre ambitieux programme de création d'emplois et de croissance économique.

Le tout respectueusement soumis.



Tim McMillan
Président et directeur général, ACPP

Texte de la lettre adressée par l'ACPP au ministre des Transports le 30 septembre 2016

Le 30 septembre 2016

L'honorable Marc Garneau
Ministre des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5
Canada

Objet : Moratoire proposé relativement aux pétroliers transportant du brut le long de la côte nord de la Colombie-Britannique

Monsieur le Ministre,

L'Association canadienne des producteurs de pétrole (ACPP) apprécie l'occasion qui lui est donnée de formuler ses commentaires à propos de l'amélioration de la sécurité maritime et du moratoire proposé le long de la côte nord de la Colombie-Britannique.

Sécurité maritime

Le Canada a une feuille de route exceptionnelle en matière de sécurité maritime grâce à un régime strict de réglementation, de surveillance et d'application de la loi. Le secteur du transport maritime du pétrole et du gaz naturel a adopté des normes très strictes qui surpassent les exigences réglementaires. Bon nombre de mesures de prévention ont été adoptées afin de rendre les mouvements des pétroliers aussi sécuritaires que possible. La feuille de route de notre secteur en matière de sécurité est excellente, en grande partie en raison de ces mesures.

Le Canada possède une vaste expérience du transport par mer du pétrole brut. Le gouvernement fédéral a joué un rôle de meneur en s'assurant que le Canada dispose d'un système de sécurité maritime de calibre mondial. Le Canada a adopté en 2013 les dix mesures suivantes afin de renforcer le système de sécurité des pétroliers :

- inspection des pétroliers;
- surveillance et suivi systématique des navires;
- système de commandement en cas d'incident;
- examen de l'exigence de pilotage;
- désignation de port public;
- recherches scientifiques sur le comportement du pétrole brut;
- aides à la navigation, nouvelles et modifiées;
- modernisation du système de navigation;
- amendements à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (Loi visant la protection des mers et ciel canadiens)*;
- création d'un Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes afin d'évaluer le régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures.

Le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes a publié en 2014 son rapport intitulé *Un examen du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires – Mettre le cap sur l'avenir*. Le Comité d'experts a conclu que « dans l'ensemble, le régime de préparation et d'intervention est fondamentalement sain, mais que le gouvernement du Canada peut et devrait y apporter d'importantes améliorations ». Le rapport formulait 45 recommandations visant à améliorer la prévention, la préparation et l'intervention. Le gouvernement fédéral a accepté toutes les

recommandations, qui ont entraîné la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures supplémentaires parmi lesquelles on compte celles-ci :

- la modernisation des systèmes de navigation;
- une nouvelle planification d'intervention par secteur et la répartition des ressources dans quatre secteurs à l'échelle du pays;
- des amendements législatifs permettant des mesures d'intervention de substitution qui procurent un bénéfice net à l'environnement;
- l'adoption d'amendements législatifs et réglementaires au régime de responsabilité et d'indemnisation conformes au principe du pollueur-payeur.

L'ACPP appuie sans réserve les recommandations du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes.

La sécurité des pétroliers est une priorité internationale et une priorité de l'industrie. Le Canada est partie à plusieurs conventions internationales qui prévoient des normes très rigoureuses de gestion et d'exploitation sécuritaires des navires. Un de ces protocoles est le SIRE (Ship Inspection Report Programme, ou Programme de rapports d'inspection des navires), sous les auspices de l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF). La conception de ce programme vise à s'assurer que les navires respectent les normes améliorées de sécurité de l'industrie, qui sont plus strictes que celles prescrites par les exigences réglementaires. Il s'agit d'un outil exceptionnel d'évaluation du risque des pétroliers qui s'accompagne d'une vaste base de données d'inspection d'actualité et est utilisé par l'OCIMF, les affréteurs, les exploitants des navires, les exploitants des terminaux et les organismes gouvernementaux. Depuis ses débuts, le SIRE a colligé plus de 180 000 rapports d'inspection. On compte à l'heure actuelle plus de 22 500 rapports concernant des inspections effectuées depuis les 12 derniers mois sur plus de 8 000 navires. Son utilisation de plus en plus répandue témoigne des efforts de notre industrie pour mieux évaluer si les navires sont bien gérés et bien entretenus.

Les navires-citernes transportant du pétrole au Canada sont soumis à une procédure de vérification rigoureuse menée par les vendeurs et les acheteurs du pétrole qui surpasse de loin les exigences réglementaires en vigueur pour les pétroliers ou tout autre navire océanique. L'ACPP est d'avis que les navires ne respectant pas le niveau le plus élevé de conformité à la réglementation et aux normes améliorées de l'industrie devraient être refusés dans les ports canadiens. L'ACPP propose les mesures supplémentaires suivantes d'amélioration de la sécurité maritime :

- une formation de haut niveau de l'équipage des navires, surpassant les exigences de l'état du drapeau, comprenant des cours tels que la gestion des ressources de pont, le leadership de l'élément humain et une formation en gestion, ainsi qu'une formation périodique sur simulateur relative aux opérations à bord et aux situations d'urgence;
- un programme national de pilotage afin de s'assurer que les pratiques exemplaires, le nombre de pilotes, la formation et la compétence sont maintenus dans l'ensemble du pays et qu'on administre une formation périodique sur simulateur ainsi qu'une formation sur l'élément humain;
- des exercices de touage en temps réel par les remorqueurs d'escorte avec des pétroliers chargés et transportant des eaux de ballast. Cela améliorera considérablement la compétence des équipages des remorqueurs et des pilotes maritimes dans les situations d'urgence;
- des inspecteurs supplémentaires de Transports Canada ou des inspecteurs agréés de l'industrie afin d'aider à assurer une supervision des navires dans les ports de tout le pays. Les inspecteurs de l'OCIMF doivent satisfaire à des exigences d'expérience et de formation afin de devenir des inspecteurs qualifiés. Seuls des inspecteurs en règle peuvent être sélectionnés pour effectuer des audits au nom des compagnies membres;
- une collaboration avec les collectivités afin de démontrer la capacité de l'industrie d'obtenir que les navires respectent des normes élevées grâce à des pratiques de vérification et de permettre aux

intervenants de constater par eux-mêmes la capacité d'intervention en cas de déversement, la capacité des remorqueurs et des navires grâce à des réunions, des ateliers et de possibles visites de navires. Vérification des navires, y compris les éléments structurels, vérification de la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité et de l'expérience de l'équipage. Ces réunions doivent être régulières et donner l'occasion aux parties concernées de poser des questions à propos des opérations des pétroliers. Les réunions constitueront aussi des forums dans le cadre desquels les intérêts locaux mettront en commun de l'information pouvant avoir une incidence sur les mouvements des pétroliers (c.-à-d., pêches saisonnières, projets de construction maritime ou de relevés, améliorations apportées aux aides à la navigation, etc.);

- vérification des navires, y compris les éléments structurels, vérification de la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité et de l'expérience de l'équipage;
- liste de vérification avant l'arrivée améliorée et base de données à l'appui assortie de sanctions en cas de production de renseignements inadéquats ou falsifiés;
- prévisions météorologiques améliorées et données météorologiques en temps réel à divers points du transit.

Moratoire proposé relativement aux pétroliers transportant du brut le long de la côte nord de la Colombie-Britannique

Transports Canada n'a cerné aucune insuffisance scientifiquement prouvée en matière de sécurité ou de protection de l'environnement justifiant un moratoire. En outre, aucune évaluation du risque n'a été fournie afin d'appuyer un moratoire portant sur quelque période que ce soit (de courte ou de longue durée). L'ACPP ne peut par conséquent pas donner son appui à un moratoire. Si le gouvernement fédéral juge nécessaire d'imposer un moratoire, celui-ci devrait être limité dans sa durée et sa portée. En outre, ses modalités devraient être liées à des évaluations du risque fondées sur la science ou aux recommandations du rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes.

L'ACPP recommande que le gouvernement fédéral étudie l'établissement d'un corridor maritime, assorti d'exigences particulières fondées sur le risque, afin de permettre le transport de brut par pétrolier.

L'ACPP partage les préoccupations d'autres intervenants, tel que la Chambre canadienne du commerce maritime, à propos du précédent créé et des conséquences tant au Canada qu'à l'échelle internationale. Le moratoire proposé pourrait avoir d'importantes répercussions économiques ainsi que sur le plan de la réputation car il n'est pas étayé par la science ou des faits.

L'ACPP est consciente que la perception du risque est préoccupante pour le public et invite Transports Canada à jouer un rôle de premier plan dans la cueillette et la distribution de renseignements factuels et de données pertinentes sur le transport maritime au Canada.

L'ACPP est déterminée à contribuer à l'amélioration permanente de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement. Nous espérons que ces observations seront utiles et nous apprécierons toute occasion de discuter de façon plus approfondie avec vous ou votre personnel.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments distingués.



Tim McMillan
Président et directeur général