



Référence : 344901

Le 9 mai 2019

David Tkachuk, président
Comité sénatorial permanent des transports et des communications
Sénat du Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Envoyé par courriel : trcm@sen.parl.gc.ca

Monsieur le président Tkachuk et membres du Comité,

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser au Comité sénatorial permanent le 16 avril 2019 au sujet du projet de loi C-48 (*Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers*). Je suis heureux de fournir une réponse écrite aux observations que j'ai faites au nom du gouvernement de la Colombie-Britannique et à la déclaration que ma collègue, Jennifer Rice, députée de la circonscription de North Coast, a faite au nom de ses électeurs.

La province de la Colombie-Britannique est très préoccupée par les répercussions qu'un déversement de pétrole lourd aurait sur les collectivités côtières, l'environnement marin, les régions écologiquement sensibles, l'aquaculture et les pêches, ainsi que sur nos industries océaniques et touristiques. Notre engagement public a été de protéger notre environnement et notre économie. Le gouvernement s'oppose au transport de pétrole lourd à l'intérieur, à l'extérieur et en transit dans nos eaux côtières, et il a toujours défendu cette position en s'opposant aux propositions d'expansion du réseau Trans Mountain et du projet Northern Gateway.

Préparation et intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin

L'importance de protéger la côte nord de la Colombie-Britannique contre les déversements de pétroliers est reconnue depuis des décennies comme une priorité. Une zone d'exclusion volontaire des pétroliers a été créée en 1985 pour empêcher les pétroliers chargés de se déplacer trop près des côtes de la Colombie-Britannique lorsqu'ils transitent de l'Alaska à Washington.

...2

Comme la province l'a fait valoir dans le récent réexamen par l'Office national de l'énergie de certains aspects du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain, il existe des preuves solides que le pétrole lourd peut être submergé ou coulé dans l'eau douce et l'eau salée. Cela accroît la difficulté et l'efficacité des activités de nettoyage et de récupération qui sont difficiles pour tous les produits pétroliers. En raison de facteurs tels que les eaux agitées, les vents, les forts courants et la mauvaise visibilité, il n'est pas toujours possible d'intervenir après un déversement ou de mettre en place des plans d'intervention de façon efficace, ou dans des cas extrêmes, pas du tout. La Colombie-Britannique ne croit pas que la capacité nécessaire pour intervenir efficacement en cas de déversement important de pétrole en mer sur la côte nord-est en place.

Nous n'avons pas non plus suffisamment d'information sur le comportement du bitume en cas de déversement. Un [rapport de la Société royale du Canada](#) (en anglais seulement) publié en 2015 a mis en évidence un manque de connaissances sur la façon dont l'huile de bitume dilué se comporte dans différents environnements. En outre, un [examen scientifique de l'huile de bitume dilué](#) (en anglais seulement) dans le contexte des déversements, mené par les National Academies of Sciences en 2016, montre clairement que le bitume dilué a des propriétés uniques qui le différencient des pétroles bruts couramment transportés.

En raison de ces propriétés, le comportement du bitume dilué dans l'environnement à la suite d'un déversement est différent de celui des bruts légers et moyens habituellement traités dans la planification, la préparation et l'intervention en cas de déversement. Le cadre actuel de planification, de préparation et d'intervention en cas de déversement est généralement conçu pour traiter des hydrocarbures flottants et non des résidus qui se mélangent dans la colonne d'eau, se regroupent avec des particules et coulent au fond des milieux aquatiques.

La Colombie-Britannique accueille favorablement le Plan de protection des océans (PPO) du gouvernement du Canada et reconnaît les investissements réalisés et les actifs qui sont déployés pour protéger notre côte. Nous savons toutefois qu'il faut apporter d'autres améliorations et élaborer un plan à long terme pour que la province puisse mieux gérer le risque d'un déversement de pétrole lourd qui, selon nous, peut mettre en péril la santé de nos côtes. Nous sommes impatients de continuer à travailler avec le gouvernement fédéral sur les détails du plan pour veiller à ce que les intérêts provinciaux soient pris en compte.

Un exemple d'incident sur la côte nord que j'aimerais souligner est le déversement de [Nathan E. Stewart](#) (en anglais seulement). En octobre 2016, le remorqueur a déversé 107 552 litres de carburant diesel près de Bella Bella, ce qui a eu des effets durables sur la Première Nation Heiltsuk. Les rapports de situation de la première semaine de l'incident du Nathan E. Stewart décrivent plusieurs occasions où il a fallu arrêter les opérations sur l'eau en raison des conditions météorologiques. Bien que le diesel ne soit pas inclus dans la liste des hydrocarbures persistants du projet de loi C-48, cet incident serait encore plus grave s'il avait été question de pétrole lourd à grande échelle.

Un autre exemple est le quasi-échouement du [Jake Shearer](#) (en anglais seulement), un remorqueur articulé qui s'est détaché de sa barge-citerne en novembre 2017, près de Bella Bella également. Dans ce cas, il y avait un risque imminent qu'environ 12,4 millions de litres d'essence et de diesel soient rejetés dans le milieu marin.

Bien que l'incident ait été résolu en toute sécurité sans aucun déversement de carburant dans l'environnement, il met en évidence les préoccupations continues au sujet du transport du pétrole et des capacités de préparation et d'intervention en cas de déversement le long de la côte nord.

Protection des zones marines écosensibles

La côte nord de la Colombie-Britannique est unique. Nous entretenons diverses préoccupations concernant les effets négatifs potentiels d'un déversement de pétrole lourd sur les écosystèmes côtiers et marins de la région. Un important déversement de pétrole lourd pourrait être catastrophique pour les espèces inscrites sous le régime de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP), telles que les populations comme l'épaulard résident du Nord, où la mortalité des individus pourrait avoir des répercussions sur les populations. Il importe également de protéger les habitats marins près des côtes pour tous les saumons et les espèces qui en dépendent, étant donné leurs faibles retours dans des régions comme la rivière Skeena et les relations culturelles et de sécurité alimentaire que soutient le saumon.

La protection du milieu marin est prioritaire pour la Colombie-Britannique. Grâce à de multiples projets, comme l'accord sur la forêt pluviale de Great Bear, la zone de gestion intégrée de la côte nord du Pacifique (ZGICNP) et le Partenariat de planification marine pour la côte nord du Pacifique (MaPP), nous avons démontré notre engagement à l'égard d'une gestion marine globale de la zone en question, ce qui aide à orienter les décisions concernant l'utilisation de la côte nord de la Colombie-Britannique, maintenant et à l'avenir. Il importe avant toute autre chose de conserver l'intégrité écologique dans les régions écosensibles et uniques de la province, et un déversement de pétrole lourd présente un risque clair et important pour ces valeurs.

La valeur des activités maritimes et les répercussions économiques d'un déversement sur les collectivités

Les collectivités côtières dépendent de l'aquaculture et de la pêche pour compléter les ressources accessibles dans leur région, et ces activités sont le fondement des cultures au sein des collectivités autochtones. Tout déversement dans l'environnement marin aurait des effets dévastateurs. La santé et le mode de vie de ces collectivités ne doivent pas être affectés par la capacité d'expédier du pétrole sur la côte nord.

Les secteurs océaniques et touristiques de la Colombie-Britannique emploient plus de 53 000 personnes et contribuent au PIB à hauteur de 2,9 milliards de dollars. Ces secteurs de l'industrie dépendent de la santé des eaux marines. Un seul déversement de pétrole lourd en mer mettrait en péril les secteurs océaniques, comme la pêche et le tourisme. Par exemple, les fermetures de secteurs coquilliers, à la suite du déversement du *Nathan E. Stewart*, sont demeurées en vigueur du 14 octobre 2016 au 5 janvier 2018, ce qui a eu des répercussions sur les pêches autochtones, commerciales et récréatives.

En raison des répercussions possibles de ces types de déversements, la Colombie-Britannique élabore une nouvelle stratégie d'énergie propre pour les collectivités éloignées, dotée d'un budget de 15 millions de dollars, afin de réduire la dépendance au diesel des collectivités éloignées et hors réseau. De plus, dans le cadre de l'[affectation de fonds de CleanBC](#), le budget de 2019 prévoyait 18 millions de dollars pour travailler avec les collectivités autochtones et éloignées à des projets d'efficacité énergétique et d'énergie propre. De plus, le *Rural and Northern Communities Infrastructure Fund* (fonds d'infrastructure pour les collectivités rurales et du Nord) et le *CleanBC Communities Fund* (fonds communautaire de CleanBC), dont les budgets totaux s'élèvent respectivement à 94 et à 62 millions de dollars, appuient les investissements dans l'infrastructure pour l'efficacité énergétique et la production d'énergie propre.

La Colombie-Britannique encourage le développement énergétique responsable, ce qui comprend la valorisation et le raffinage du pétrole dans l'Ouest canadien et la recherche de marchés nord-américains pour le pétrole de l'Ouest canadien. La Colombie-Britannique appuie également les mesures visant à s'assurer que le secteur pétrolier et gazier du Canada fonctionne de manière à contribuer aux engagements du Canada en matière de climat mondial.

Un [rapport d'EnSys Energy](#), préparé pour BC Nature et Nature Canada, puis présenté dans le cadre du réexamen par l'Office national de l'énergie du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain, démontre que le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain, le remplacement de la canalisation 3 d'Enbridge, l'agrandissement du réseau principal d'Enbridge et le projet Keystone XL entraîneraient un excédent de capacité pipelinière d'ici 2021 environ. Cela signifie qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas de raison claire d'accroître la capacité de transport dans le Nord de la Colombie-Britannique.

Devoir de consulter

La Colombie-Britannique appuie la réconciliation avec les peuples autochtones et a accepté la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (DNUDPA) et, en particulier, le droit des peuples autochtones de poursuivre leur développement conformément à leurs propres besoins et aspirations. L'obligation de consulter découle de la nécessité d'éviter de porter atteinte à des droits revendiqués ou reconnus. Cela signifie qu'il faut une occasion éclairée et significative de dialogue avec les groupes autochtones dont les droits peuvent être touchés. Les collectivités autochtones doivent être pleinement informées des détails et des conséquences, et avoir l'occasion de réagir.

La Colombie-Britannique reconnaît qu'il y a différents points de vue autochtones au sujet du projet de loi C-48 et encourage le gouvernement fédéral à entreprendre des consultations sérieuses avec les peuples autochtones touchés afin de s'assurer que les principes de la DNUDPA sont respectés. Nous sommes au courant des contestations judiciaires en instance concernant le caractère adéquat de la consultation des Autochtones. Par conséquent, nous appuyons le projet de loi C-48, étant entendu que le gouvernement du Canada a le devoir d'assurer une consultation complète et significative avec les communautés autochtones.

Je vous remercie encore une fois de m'avoir donné l'occasion de présenter la position du gouvernement de la Colombie-Britannique sur cet important projet de loi.

Cordialement,



George Heyman
Ministre

c.c. : L'honorable John Horgan, premier ministre
Jennifer Rice, députée de la circonscription de North Coast