

Le 11 avril 2019

Transmis en ligne : [trcm@sen.parl.gc.ca](mailto:trcm@sen.parl.gc.ca)  
*Le document original suivra par courrier.*

Comité sénatorial permanent des transports et des communications  
Le Sénat du Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Objet : 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

Mesdames les Sénatrices, Messieurs les Sénateurs,

Merci de cette occasion d'offrir un témoignage à propos du projet de loi C-48. Le Business Council of British Columbia n'a malheureusement pas été en mesure d'envoyer un représentant faire un exposé devant le Comité sénatorial. Nous vous transmettons donc une copie (ci-jointe<sup>1</sup>) des observations initialement communiquées au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des Communes en octobre 2017. Nous formulons ci-après quelques réflexions supplémentaires allant largement dans le sens de celles exprimées par d'autres représentants de l'industrie.

### Qui nous sommes

En qualité d'organisation axée sur les politiques publiques qui représente 260 grandes et moyennes entreprises présentes dans chacun des secteurs de l'économie de la Colombie-Britannique, le Business Council of British Columbia défend et recherche une réglementation efficace et agile ainsi que des politiques fiscales responsables concourant à une activité commerciale vigoureuse favorisant le mieux-être des Canadiens.

---

<sup>1</sup> Aussi disponible à l'adresse

<http://www.noscommunes.ca/Content/Committee/421/TRAN/Brief/BR9206310/br-external/BusinessCouncilOfBritishColumbia-9706269-f.pdf>.

Comité sénatorial permanent des transports et des communications

11 avril 2019

Page 2

### Absence de données probantes, risques non étayés et « norme » incohérente

Si on en croit le projet de loi C-48, le Canada semble avoir perdu de vue l'importance cruciale de l'emploi, de la compétitivité du secteur de l'exportation et de la nécessité de diversifier nos partenaires commerciaux.

Le projet de loi C-48 fait preuve d'un manque de sagacité et de logique tout en étant inégal dans son application. Il s'agit d'un instrument grossier et mal pensé de gestion des risques, qui ignore la science et les données probantes de diverses sources, notamment les propres ministères du gouvernement et les experts indépendants. L'énormité va encore plus loin du fait que le moratoire proposé relatif aux pétroliers ne s'appliquera qu'à l'une des deux côtes du Canada, la Colombie-Britannique, qui abrite deux des principaux ports du Canada, dont le plus grand, permettant aux Canadiens d'effectuer des échanges commerciaux productifs avec les marchés à la croissance la plus rapide au monde, les marchés d'Asie.

Nous soutenons qu'un moratoire général sur les pétroliers n'est pas dans l'intérêt économique, social et écologique du Canada et de la Colombie-Britannique. Si les risques potentiels posés par les pétroliers sont réels, les contraintes proposées par le projet de loi C-48 devraient s'appliquer à l'ensemble des côtes du Canada. Si le gouvernement canadien jugeait que l'enjeu est grave, il s'emploierait activement à convaincre les États-Unis de limiter ou même d'interdire la circulation des pétroliers le long de la côte Ouest et même ailleurs; nous n'avons aucune indication qu'il ait agi en ce sens.

Le projet de loi C-48 est irréaliste et omet de tenir compte de plusieurs éléments pertinents, notamment les suivants :

- une zone interdite aux navires-citernes est en vigueur depuis 1985;
- les risques posés par les pétroliers et les autres navires sont similaires;
- la plupart des déversements sont de moins de 10 000 litres et proviennent du carburant des navires et non pas du pétrole transporté par les pétroliers (Clear Seas);
- les données indiquent une tendance importante et constante à la baisse des déversements de pétrole brut;
- le faible trafic de pétroliers dans les eaux canadiennes le long de la côte Ouest (par rapport à la situation actuelle le long de la côte Est);
- l'importance économique des exportations énergétiques pour la prospérité du Canada.

Comité sénatorial permanent des transports et des communications

11 avril 2019

Page 3

### Situation mondiale de l'énergie et commerce

C'est souligner l'évidence que de dire que la demande mondiale d'énergie continue de croître. Le pétrole et le gaz naturel demeureront des carburants essentiels du bouquet énergétique mondial, même dans le cadre des scénarios les plus ambitieux de réduction des gaz à effet de serre de l'Agence internationale de l'énergie et de la *Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques*. Le Canada est un joueur important au sein du marché mondial des carburants fossiles et la production ainsi que le commerce de l'énergie ont une importance énorme pour notre économie.

Le Canada est actif dans le commerce de toutes les formes d'énergie, mais le pétrole constitue le volet le plus important de notre portefeuille d'exportations énergétiques, car le gaz naturel (et non pas le GNL) et l'électricité ne sont exportés que sur les marchés continentaux ou régionaux. L'expédition par navire-citerne est la seule façon d'acheminer les produits pétroliers vers les marchés à l'extérieur de l'Amérique du Nord. En outre, le Canada détient un avantage en raison de sa distance avec les plus grands marchés énergétiques d'Asie, ceux-là même qui ont la croissance la plus rapide. Il s'agit d'un avantage concurrentiel important que nous devrions chercher à exploiter. Le projet de loi C-48 élimine plutôt totalement cet avantage. (Se reporter à la publication ci-jointe du Business Council of British Columbia<sup>2</sup>.)

Le Canada continue d'élaborer des politiques et des lois qui enferment nos ressources, avec pour résultat que nous sommes en voie de céder le marché mondial du pétrole à des compétences appliquant des normes moins strictes et ayant moins de respect pour l'environnement et les droits de la personne. Le moratoire proposé suscite de la perplexité pour un certain nombre de raisons, y compris le fait que le Canada a, en 2018, importé de l'étranger 760 000 barils de pétrole brut, principalement via les eaux et les ports canadiens de la côte Est. En outre, le gouvernement fédéral actuel a soutenu le développement et l'exportation du GNL, qu'il faut transporter par navire jusqu'aux clients étrangers. Dans ce contexte, un moratoire relatif aux pétroliers est peu raisonnable et son application à la côte Ouest seulement est déraisonnable. Dans l'ensemble, nous croyons qu'il s'agit d'un texte législatif irrationnel.

---

<sup>2</sup> Aussi disponible à l'adresse <https://bcbc.com/dist/assets/publications/energy-production-consumption-and-trade-how-canada-and-b-c-stack-up/EEBv10n3.pdf> [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].

Comité sénatorial permanent des transports et des communications

11 avril 2019

Page 4

## Le moratoire relatif aux pétroliers contredit l'approbation du pipeline Trans Mountain et du GNL

Le projet de loi C-48 contredit aussi directement l'approbation par le Canada du projet d'expansion du pipeline Trans Mountain, qui constituait à notre sens un vote de confiance du Canada à l'égard de l'économie axée sur les ressources naturelles de l'Ouest du Canada. Le Canada a aussi cherché à obtenir un accès plus libre aux marchés asiatiques au moyen de l'*Accord de partenariat transpacifique global et progressiste*. L'énergie est une denrée importante dans le cadre de cette relation commerciale. Le monde veut l'énergie du Canada et en a besoin. Le projet de loi C-48 fait directement obstacle à une politique et un cadre réglementaire qui autorisent un système de transport intérieur du pétrole et des produits pétroliers en empêchant leur acheminement vers les marchés d'outre-mer.

### Conséquences

Les conséquences de l'adoption du projet de loi C-48 dans sa formulation actuelle comprennent le renforcement de la dépendance lourde et malsaine du Canada à l'égard du marché des États-Unis au moment où ce pays devient la nouvelle superpuissance mondiale de l'énergie. Le moratoire proposé relatif aux pétroliers par le projet de loi C-48 renforce le pouvoir de marché que possèdent les États-Unis à l'endroit du Canada et ne réduit en rien le trafic de pétroliers car il ne changera pas le mouvement du pétrole des É.-U. le long de la côte Ouest. Aux termes du projet de loi C-48, les Canadiens paieront le prix associé aux pertes d'emploi, à la diminution des recettes gouvernementales et à la perte d'une activité économique de haute valeur. Rien d'autre ne sera accompli, pas même une réduction des émissions de gaz à effet de serre, car d'autres compétences appliquant des plans de réduction moins stricts ou sans plan de réduction répondront à la demande mondiale de pétrole et de produits pétroliers. Ironiquement, il n'y a non plus aucune réduction des risques de déversement causé par les pétroliers; un simple coup d'œil à cette carte de suivi en direct du trafic maritime dans le monde suffit à s'en convaincre :

<https://www.marinetraffic.com/fr/ais/home/centerx:-141.2/centery:58.5/zoom:2>.

### Valeur perdue

La valeur approximative la plus proche de ce qu'un moratoire relatif aux pétroliers malavisé ferait perdre au Canada est celle de l'oléoduc Northern Gateway, qui a été relégué aux oubliettes. Sa capacité aurait été de 525 000 barils par jour, ou 191 625 000 barils par année, ce qui représente environ 16 % des exportations annuelles

Comité sénatorial permanent des transports et des communications

11 avril 2019

Page 5

totales de pétrole du Canada vers les États-Unis. Si le projet était allé de l'avant, la date de mise en service prévue se serait située quelque part en 2018. Le prix mondial moyen du pétrole était de 70 \$ US le baril en 2018. La valeur directement perdue de ce pétrole a donc été de 13,4 milliards de dollars américains pour cette seule année. Plutôt qu'un effet bénéfique sur le PIB et l'emploi, le Canada a connu deux choses : (i) un prix du pétrole considérablement réduit en raison de la capacité insuffisante de transport par pipeline vers les États-Unis, qui paient 34 \$ US pour le Western Canada Select, moins de la moitié du prix en vigueur à l'échelle mondiale; (ii) une augmentation de la production de pétrole des É.-U., qui sont en passe de devenir un exportateur net de pétrole brut et de produits pétroliers raffinés. De fait, les É.-U. sont en bonne voie de devenir une superpuissance de l'énergie et regardent le Canada s'autodétruire. Le moratoire relatif aux pétroliers confirmera la situation actuelle d'un Canada qui dépend des É.-U. pour presque 100 % de ses exportations d'énergie. Nous affirmons respectueusement que le Canada peut et doit faire mieux.

### Conclusions

Selon le Business Council of British Columbia, il ne faut pas adopter le projet de loi C-48. S'il est adopté malgré notre avis, nous pressons le Sénat d'adopter les recommandations formulées dans notre mémoire initial, qui contribueraient à atténuer certaines des incidences néfastes de ce texte législatif malavisé et destructif sur le plan économique.

Veuillez agréer, Mesdames les Sénatrices, Messieurs les Sénateurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Greg D'Avignon  
Président et directeur général

Jock Finlayson  
Vice-président exécutif  
et directeur principal des politiques

DM/vjc  
P.j.