



FORT MCKAY
FIRST NATION
PREMIÈRE NATION DE
FORT MCKAY

OBSERVATIONS CONCERNANT LE PROJET DE LOI C-48

Mémoire de la Première Nation de Fort McKay au Comité sénatorial permanent des transports et des communications

RÉSUMÉ

Le gouvernement du Canada a conçu un ensemble d'initiatives qui appuient, entre autres objectifs, le développement durable de projets énergétiques situés en Alberta et l'accès à de nouveaux marchés; il s'agit notamment des projets de loi C-48 et C-69 ainsi que de l'achat de l'oléoduc Trans Mountain. Examiner isolément l'une ou l'autre de ces initiatives, c'est ignorer l'intention primordiale, qui est de veiller à ce que le développement des énergies durables continue à contribuer à la prospérité générale du pays, comme il l'a fait au cours des quatre dernières décennies.

- Mai 2019

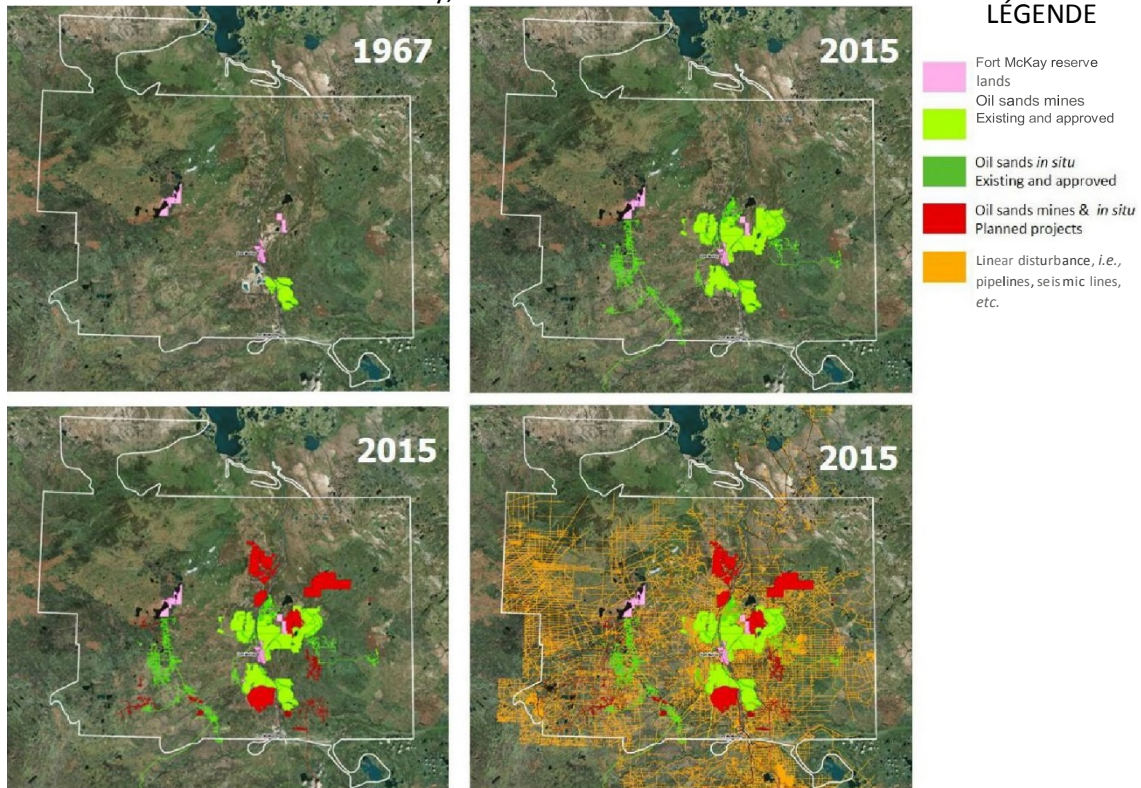
Table des matières

Introduction	1
Figure 1 : Croissance de l'exploitation des sables bitumineux à proximité des terres de réserve de la Première Nation de Fort McKay, 1967-2015	1
Approche énergétique intégrée du Canada	3
De quatre oléoducs à un seul	3
Perte de revenu	5
Figure 2 : Écart entre le prix du WTI et le prix du WCS, en USD	5
Figure 3 : Écart entre le cours au comptant du pétrole, les valeurs du bitume implicite et du bitume dilué de l'Alberta – la « bulle bitumineuse »	6
Consultation des Premières Nations	6
Absence d'analyse de rentabilité	7
Risque de déversement d'hydrocarbures causé par un oléoduc	7
Figure 4 : Volume annuel total des fuites de pétrole provenant des oléoducs assujettis à la réglementation fédérale	8
Figure 5 : Fréquence moyenne des incidents impliquant des pipelines en Alberta, par année et par denrée	8
Risque de déversement d'hydrocarbures causé par un pétrolier	9
Figure 6 : Nombre de déversements d'hydrocarbures causés par des pétroliers dans le monde, 1970-2016	9
Figure 7 : Volume de pétrole déversé par les pétroliers dans le monde, 1970-2016	10
Figure 8 : Baisse du nombre de déversements d'hydrocarbures causés par des pétroliers et augmentation des chargements de pétrole brut, produits pétroliers et gaz, 1970-2017 .	10
Figure 9 : Mouvements passés et projetés des navires, port de Vancouver	11
Conclusions	12

Introduction

La Première Nation de Fort McKay se trouve à environ 60 km au nord de Fort McMurray, sur la route 63, au cœur même des sables bitumineux de l'Athabasca. Depuis la fin des années 1960, Fort McKay a assisté à l'essor d'une industrie d'exploitation des sables bitumineux qui a créé un des paysages les plus lourdement transformés au monde. Fort McKay est entouré sur trois côtés par des mines des sables bitumineux et des projets *in situ*, dont le plus proche est à trois kilomètres de la réserve principale (voir la figure 1 ci-après).

Figure 1 : Croissance de l'exploitation des sables bitumineux à proximité des terres de réserve de la Première Nation de Fort McKay, 1967-2015



LÉGENDE

Terres de réserve de la Première Nation de Fort McKay
Mines des sables bitumineux actives et approuvées
Projets *in situ* d'extraction des sables bitumineux actifs et approuvés
Mines des sables bitumineux et projets *in situ* prévus
Perturbations linéaires, c.-à-d., pipelines, lignes sismiques, etc.

Fort McKay, plus que toute autre communauté autochtone, plus que toute *autre* communauté, vit avec, à sa porte, les conséquences du développement des sables bitumineux. Nous avons assisté à la transformation de notre territoire ancestral par un développement industriel intense et nous avons aussi tiré profit de ce développement grâce à des partenariats économiques. La Première Nation de Fort McKay n'est pas contre le développement, mais elle est inébranlablement en faveur d'un développement responsable et durable.

Première Nation de Fort McKay

Mémoire au Comité sénatorial permanent des transports et des communications à propos du projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments...

Fort McKay est aussi en faveur de l'utilisation des meilleures données disponibles lorsqu'on évalue les risques et qu'on formule des recommandations visant des mesures d'atténuation et d'adaptation conformes à nos droits garantis par l'article 35 de la *Constitution*. Fort McKay est peut-être la Première Nation ayant le plus d'expérience dans l'évaluation des impacts du développement des sables bitumineux et de leurs effets cumulatifs sur les droits issus des traités et l'environnement. Nous menons notre propre programme indépendant de surveillance, en plus de participer au programme Canada-Alberta de surveillance des sables bitumineux.

Nous espérons que le Sénat, à qui le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a renvoyé le 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, avec la recommandation de ne pas l'adopter, jugera notre contribution utile à ses délibérations.

Approche énergétique intégrée du Canada

Il est important que le comité amorce ses délibérations sur le projet de loi C-48 en reconnaissant explicitement que le projet de loi n'est qu'un élément d'une stratégie nationale globale visant à rétablir la confiance du public à l'égard du processus d'approbation d'un développement énergétique durable. Cette stratégie combine notamment les éléments suivants :

1. le projet de loi C-69, Loi édictant la Loi sur l'évaluation d'impact et la Loi sur la Régie canadienne de l'énergie, modifiant la *Loi sur la protection de la navigation* et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois;
2. le choix du Canada de ne pas faire appel de la décision de la Cour d'appel d'annuler l'approbation du projet d'oléoduc Northern Gateway (appuyé par 30 des 42 bandes se trouvant dans l'emprise de l'oléoduc, de l'Alberta à la côte ouest¹), qui fait entièrement reposer l'avenir des exportations vers la côte ouest sur le projet d'élargissement de l'oléoduc Trans Mountain (TMX);
3. l'achat par le gouvernement fédéral de l'oléoduc Trans Mountain et la reprise tant des consultations avec les Premières Nations que de l'évaluation d'impact environnemental;
4. le 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.

Ces éléments ont été pensés dans le contexte de plusieurs événements ayant eu des conséquences directement néfastes pour le secteur canadien de l'énergie et la stratégie énergétique du Canada.

De quatre oléoducs à un seul

Un des opposants à TMX, Conversations for Responsible Economic Development (CRED), a reconnu en 2013 l'interconnexion des éléments de la stratégie :

« Le projet d'élargissement de l'oléoduc Trans Mountain fait partie d'une stratégie d'expansion plus générale des sables bitumineux. Le projet Northern Gateway d'Enbridge est l'autre proposition principale sur la table en Colombie-Britannique. Les deux oléoducs permettraient le transport vers la côte ouest des produits extraits des sables bitumineux en vue de leur exportation vers les marchés étrangers et tous deux font courir des risques importants aux collectivités de la région et aux eaux du littoral de la C.-B. On propose aussi des oléoducs vers les É.-U. (Keystone XL) et vers la côte est via Montréal (ligne 9) »².

CRED a mentionné quatre oléoducs, tous destinés à élargir les marchés du pétrole brut canadien, dans le cadre de la « stratégie d'expansion ». Cependant, Enbridge a abandonné son projet de renversement de la Ligne 9 (le projet Énergie Est) qui aurait alimenté en pétrole les

¹ Cattaneo, Claudia, [We are very disappointed: Loss of Northern Gateway devastating for many First Nations, chiefs say](#), *Financial Post*. Consulté le 8 mai 2019.

² Conversations for Responsible Economic Development, [Assessing the risks of Kinder Morgan's proposed new Trans Mountain pipeline](#). Consulté le 8 mai 2019 [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].

raffineries de Montréal. Le gouvernement du Québec s'est vivement opposé au projet Énergie Est, même s'il avait tiré avantage des recettes provenant du raffinage. Le projet Keystone XL se heurte encore à l'intransigeance des États-Unis. L'approbation de Northern Gateway a été annulée. Des décisions tant du secteur public que du secteur privé ont réduit à une seule les avenues possibles de transport du pétrole brut canadien jusqu'à l'océan afin d'obtenir un prix plus concurrentiel. *Une seule.*

Il faut souligner que les approbations initiales des projets Northern Gateway et TMX ont été annulées par les tribunaux en raison de l'omission de consulter suffisamment les Premières Nations. Dans le cas du premier, le Canada a choisi de retirer son soutien à l'oléoduc Northern Gateway vers Kitimat et l'approbation a été effectivement annulée. En ce qui a trait à TMX, le gouvernement fédéral a donné suite au jugement du tribunal en reprenant le dialogue avec les Premières Nations concernées et en réévaluant de manière plus approfondie l'impact du projet sur la population d'épaulards de la côte ouest. Il faut aussi signaler qu'au moins trois initiatives ont été lancées par des Premières Nations de l'ensemble du pays afin d'acquérir un titre de participation autochtone dans TMX.

Pour en revenir à la liste numérotée de la page précédente, il ne faut pas prendre isolément les décisions relatives au projet de loi C-48.

1. Son efficacité dépend du projet de loi C-69, prescrivant une consultation plus étendue des Premières Nations combattue par le lobby pétrolier. Il faudra discuter dans l'enceinte appropriée pour ce débat des autres insuffisances du projet de loi C-69, comme l'omission d'inclure les projets *in situ* parmi ceux déclenchant un examen fédéral. Compte tenu toutefois de ce qui est arrivé à Northern Gateway et à TMX, on ne peut pas sous-estimer l'importance de la consultation des Premières Nations dans le cadre du régime réglementaire du Canada.
2. Ce projet de loi interdirait toute exportation future d'énergie à partir de la côte ouest, à l'exception du port de Vancouver, terminus du projet TMX. Le destin de TMX demeure cependant inconnu pour le moment et le projet de loi pourrait, en cas d'abandon de TMX, fermer toute la côte ouest aux exportations d'énergie. Il faut approuver TMX avant de prendre une décision sur la circulation des pétroliers ailleurs le long de la côte ouest du Canada, qu'il s'agisse de Northern Gateway, qui devait aller jusqu'à Kitimat, ou d'Eagle Spirit, proposé pour Prince Rupert et qui, d'après son promoteur principal, recueille l'appui unanime des 35 Premières Nations dont il traverse le territoire.
3. Le plan d'affaires de TMX est aussi cousu d'incertitude. À la suite de la décision du tribunal renversant son approbation, Kinder Morgan a annoncé en avril 2018 la cessation du projet, forçant le Canada à acheter l'oléoduc au montant de 4,5 milliards de dollars en août de la même année. Le Canada ne veut ni posséder ni exploiter un oléoduc, mais son intervention était essentielle pour sauvegarder le seul accès à la côte ouest encore ouvert au pétrole brut canadien, compte tenu des décisions politiques antérieures.
4. On ne peut permettre que le projet de loi C-48 ferme la porte aux alternatives au port de Vancouver avant que le projet de loi C-48 ne soit adopté et les travaux de TMX achevés. L'achèvement de TMX ne présuppose pas que le Canada doive vendre sa participation; la privatisation ne doit pas être une condition préalable nécessaire.

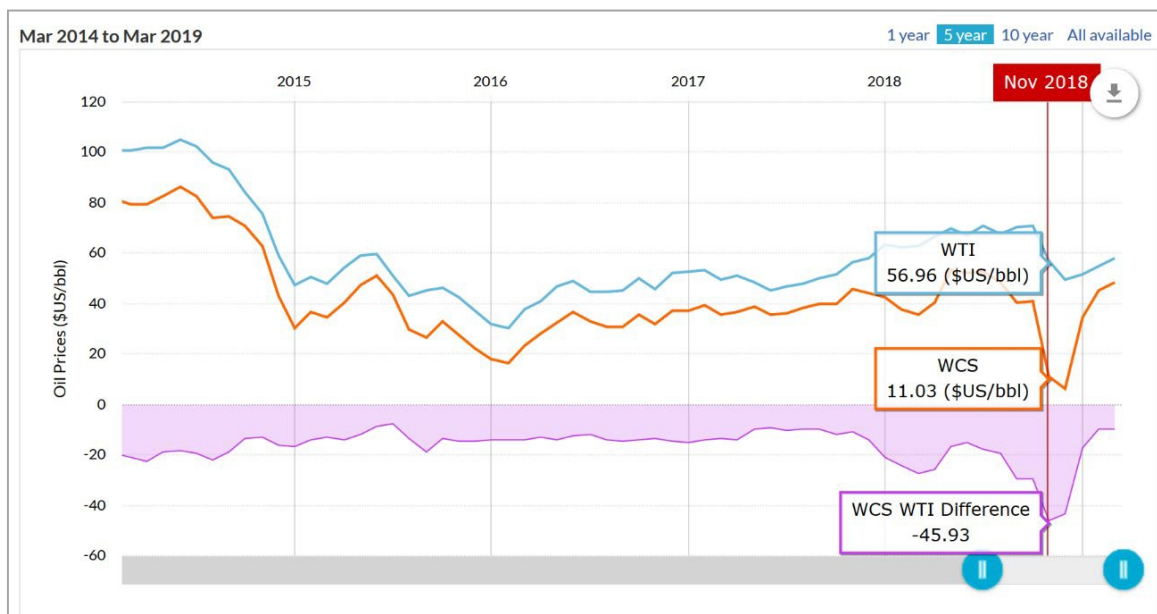
Le comité doit examiner d'autres facteurs découlant de l'opposition à TMX. Bien que le projet de loi ne concerne pas le projet TMX, le soutien au projet de loi et l'opposition à TMX reprennent les mêmes arguments que ceux formulés à l'encontre des autres oléoducs et il est donc utile d'examiner les arguments à l'encontre de TMX afin d'établir si, oui ou non, on peut exploiter de manière sécuritaire *n'importe quel* pipeline permettant des exportations d'énergie à partir de la côte ouest du Canada.

La Première Nation de Fort McKay examinera donc sommairement les arguments présentés en faveur des pipelines se rendant jusqu'à la côte ouest, ainsi qu'à l'encontre, comme ceux de l'opposition à TMX; ces arguments concernent directement la stratégie énergétique globale du Canada. Fort McKay espère que cet exposé permettra de mieux définir les questions essentielles auxquelles le comité doit porter attention.

Perte de revenu

Les promoteurs des oléoducs en direction de la côte ouest soulignent que le fait que le Canada n'exporte de l'énergie que vers un seul marché a un effet réfrigérant sur le revenu de l'industrie. Selon Statistique Canada, le Canada exporte 3,3 M b/j de pétrole brut, dont 98 % sont destinés aux raffineries des États-Unis³. En novembre 2019, l'écart de prix entre le Western Canada Select (WCS) et le West Texas Intermediate (WTI) était de 45,93 USD par baril, une différence de prix représentant tout juste un peu moins de 150 M USD *par jour*.

Figure 2 : Écart entre le prix du WTI et le prix du WCS, en USD⁴



Mars 2014 à mars 2019

Nov. 2018

1 an

5 ans

10 ans

Toutes les données disponibles

³ Ressources naturelles Canada, *Faits sur le pétrole brut*. Consulté le 8 mai 2019.

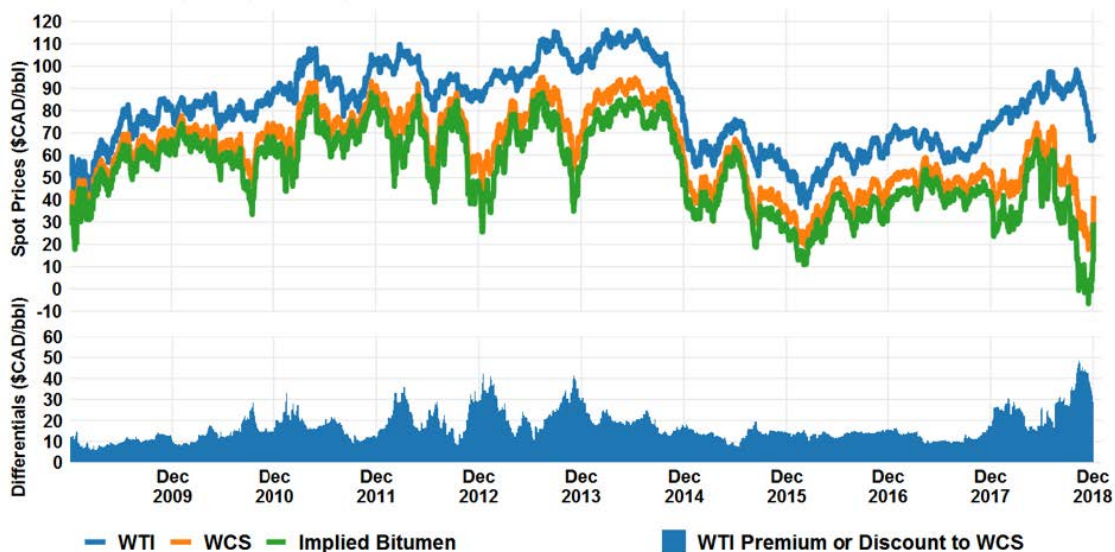
⁴ Gouvernement de l'Alberta, *Oil prices*. Consulté le 8 mai 2019.

WTI 56,96 (USD/baril)
 WCS 11,03 (USD/baril)
 Écart entre le WCS et le WTI : - 45,93

La figure 2 montre un écart maximal à la fin de 2018 et, dès mars 2019, il avait rétréci à tout juste 9,94 USD; cependant, il faut aussi souligner que, au cours de la dernière décennie et comme l'indique la figure 3 ci-après, l'écart de prix s'est approché de la barre des 40 USD ou l'a dépassé huit fois pendant des périodes prolongées.

Cet escompte se répercute dans l'ensemble du Canada et nuit à la profitabilité des entreprises privées, aux accords de partage des bénéfices avec les Premières Nations, aux recettes fiscales provinciales et fédérales, aux paiements de transfert, aux programmes gouvernementaux, au rendement du capital investi et aux salaires des Canadiens.

Figure 3 : Écarts entre le cours au comptant du pétrole, les valeurs du bitumine implicite et du bitumine dilué de l'Alberta – la « bulle bitumineuse »⁵



Source: Data via Bloomberg, graph by Andrew Leach

(Abscisse) **Écarts (CAD/baril) Cours au comptant (CAD/baril)**

(Ordonnée) **Déc.**

WTI WCS Bitume implicite Prime au WTI ou escompte du WCS

Sources : Données via Bloomberg, graphique d'Andrew Leach

Le Canada doit tenir compte de cette perte de revenu, qui a également une incidence sur ses résultats nets, et choisir de ne pas fermer la porte à l'exportation d'énergie à partir de la côte ouest pour des motifs qui sont indéfendables, particulièrement du fait que le moratoire relatif aux pétroliers ne s'applique pas au gaz naturel liquéfié (GNL), ni aux exportations de même nature à partir de la côte est.

⁵ Leach, Andrew, [Can Alberta get fair value for its oil?](#), *Maclean's*, 4 décembre 2018. Consulté le 8 mai 2019.

Consultation des Premières Nations

Bien que Fort McKay ait établi avec les promoteurs du développement des sables bitumineux des partenariats très fructueux qui font profiter notre collectivité d'une prospérité sans précédent, nous ne sommes pas du tout déçus par les décisions des tribunaux relatives à Northern Gateway et à TMX. Toute évolution de la jurisprudence renforçant l'importance de la consultation des Premières Nations reçoit notre approbation. C'est précisément pourquoi la Première Nation de Fort McKay a appuyé activement le projet de loi C-69 et pourquoi elle a collaboré avec les autres Premières Nations de la région des sables bitumineux de l'Athabasca afin de faire adopter des résolutions appuyant le projet de loi par l'Assembly of Treaty Chiefs de l'Alberta et l'Assemblée des Premières Nations à la fin de 2018.

Les membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications qui siègent aussi au Comité sénatorial de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se sont peut-être rendu compte que le vice principal du régime réglementaire du Canada est l'omission de consulter adéquatement les Premières Nations, ce que le projet de loi C-69 cherche à corriger et qui n'a pas été suffisamment souligné. Fort McKay est d'avis que les opposants au projet de loi C-69 ont été totalement incapables de comprendre que les exigences relatives à la consultation amélioreront les probabilités que les projets soient approuvés, augmentant ainsi la confiance des investisseurs. En présumant que le Canada peut aussi adopter des mesures d'adaptation, ce que le projet de loi ne mentionne pas, l'adoption du projet de loi C-69 assurera que les projets qui ont été approuvés *demeurent* approuvés. Cependant, en tant qu'élément sur lequel s'appuie l'édifice tout entier de la stratégie nationale de l'énergie, le projet de loi C-69 doit aussi être modifié afin de favoriser des mesures d'adaptation, un résultat possible que les tribunaux canadiens ont souligné à maintes reprises.

Absence d'analyse de rentabilité

Les opposants à TMX allèguent qu'il n'est pas nécessaire d'augmenter la capacité de l'oléoduc parce que les promoteurs ne peuvent pas produire de contrats signés « prouvant » que le pétrole brut canadien sera vendu aux marchés asiatiques ou ailleurs qu'aux États-Unis. Ce n'est pas tant un argument qu'une constatation de la situation actuelle du secteur des exportations; personne ne signera un contrat qui ne peut pas être honoré. Il est impossible de le faire sans capacité supplémentaire. Ce serait tomber dans la facilité que d'affirmer que, s'il y a une offre du Canada, elle trouvera preneur, mais il n'en est pas moins vrai que le pétrole brut canadien n'est même pas en concurrence sur le marché mondial parce qu'il en est absent.

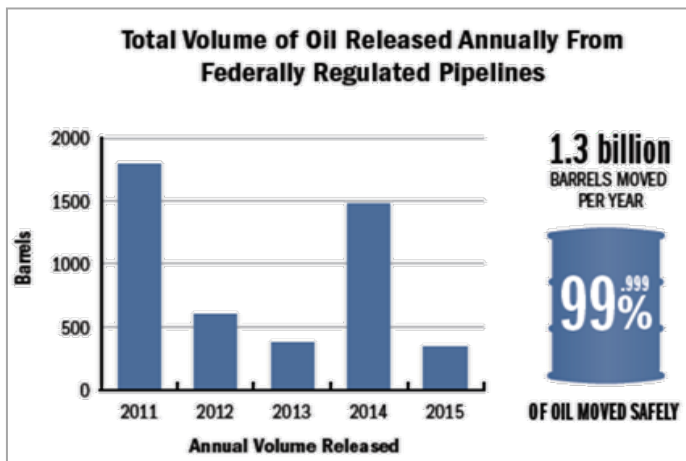
Risque de déversement d'hydrocarbures causé par un oléoduc

Dans l'idéal, un oléoduc ne devrait être construit qu'avec le consentement préalable libre et éclairé de tous les intéressés se trouvant sur son parcours, et devrait s'accompagner d'un programme de maintenance visant à déceler les risques avant qu'une fuite se produise ainsi que d'un plan complet de surveillance et d'intervention d'urgence qui réduira les conséquences néfastes en cas de fuite. Cependant, le « consentement

éclairé » présuppose aussi un débat *bien* informé ne laissant pas libre cours aux craintes irrationnelles ou aux arguments idéologiques qui ignorent les analyses fondées sur des faits probants.

Les opposants ont soulevé des inquiétudes à propos des risques de déversement d'hydrocarbures de l'oléoduc et ont rappelé la feuille de route en matière de sécurité du précédent propriétaire, Kinder Morgan, comme preuve que TMX mettra inévitablement l'environnement en péril. Les statistiques réglementaires montrent toutefois que le pétrole transporté par oléoduc atteint en grande partie sa destination : seulement un dixième d'un pour cent, ou *un millième*, s'échappe en raison de défaillances de l'oléoduc, tel que le montre la figure 4 ci-après. En outre, comme l'indique la figure 5, la fréquence des fuites de pipeline de toutes natures a diminué considérablement, de façon spectaculaire dans le cas des aqueducs, mais aussi dans le cas des oléoducs, même si les volumes totaux ont augmenté.

Figure 4 : Volume annuel total des fuites de pétrole provenant des oléoducs assujettis à la réglementation fédérale⁶



Volume annuel total des fuites de pétrole provenant des oléoducs assujettis à la réglementation fédérale

(Abscisse) **Barils**

(Ordonnée) **Volume annuel des fuites**

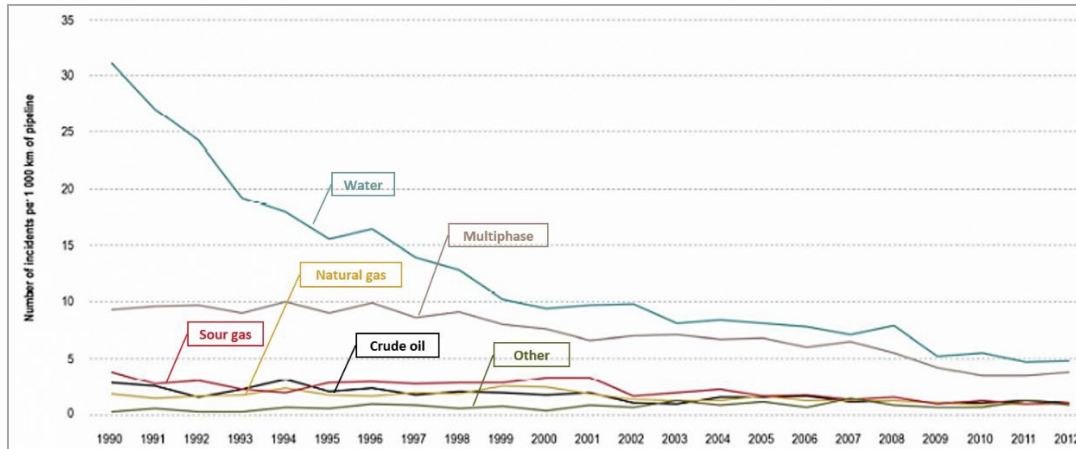
1,3 milliard de barils transportés par année

99,999 % du pétrole transporté en toute sécurité

Figure 5 : Fréquence moyenne des incidents impliquant des pipelines en Alberta, par année et par denrée⁷

⁶ Schulz, Yogi, [Despite an outstanding track record, Canadian pipeline licensees can still do more](#), *BOE Report*, 2 août 2016. Consulté le 8 mai 2019. Les données ayant servi à créer ce graphique proviennent de l'Office national de l'énergie.

⁷ Ibid. Les données ayant servi à la création du graphique proviennent de l'Alberta Energy Regulator (organisme de réglementation de l'énergie de l'Alberta).



(Abscisse) **Nombre d'incidents par 1 000 km de pipeline**

Eau

Fluide polyphasique

Gaz naturel

Sulfure d'hydrogène

Pétrole brut

Autres

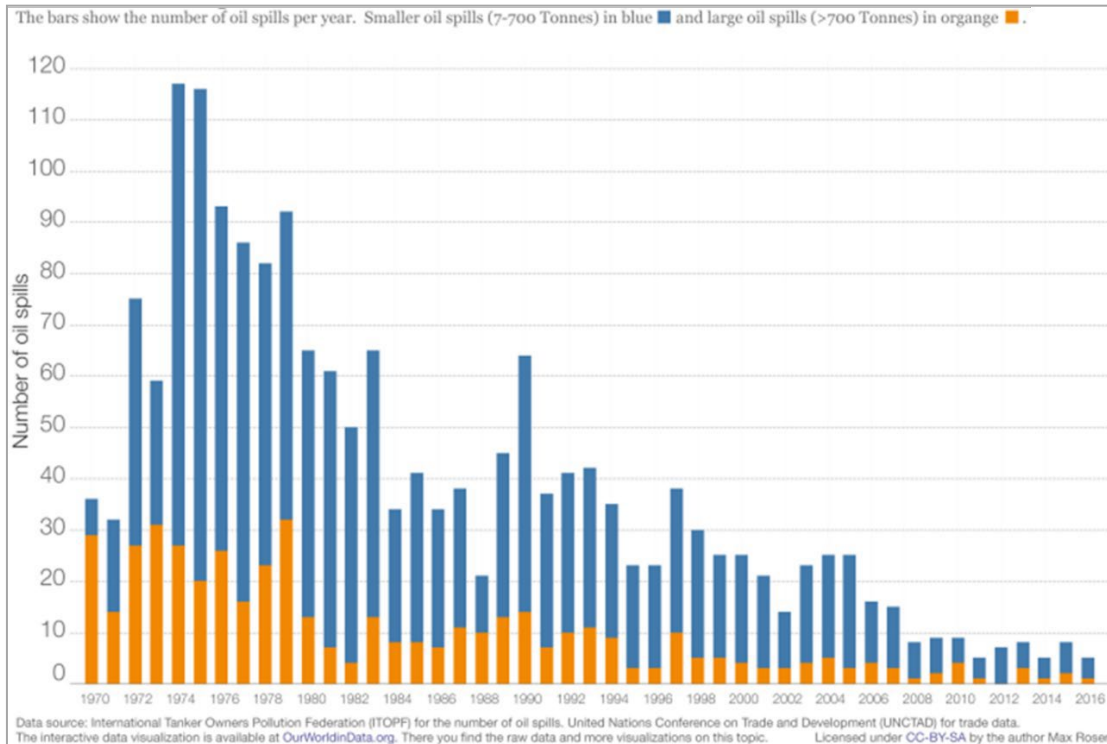
Enfin quoiqu'on pense des sociétés privées d'exploitation de pipeline, il est important de rappeler que TMX est à l'heure actuelle détenu par le gouvernement fédéral et que des collectivités autochtones veulent acquérir une participation en capital dans le projet. Comme l'a dit l'ancien chef Jim Boucher au cours d'une réunion de l'Assemblée des Premières Nations ayant eu lieu à Vancouver, en juillet 2018, la propriété autochtone assurerait que l'exploitation de TMX observe les normes les plus élevées possible et que les mesures d'intervention d'urgence, le cas échéant, seraient les meilleures dans leur genre. Il est aussi évident que la sécurité des oléoducs est de loin supérieure à la sécurité du matériel roulant et des voies ferrées, la solution de rechange adoptée par plusieurs sociétés d'exploitation des sables bitumineux et endossée par le précédent gouvernement de l'Alberta.

Risque de déversement d'hydrocarbures causé par un pétrolier

Les opposants à l'oléoduc ont aussi mis en cause la sécurité des pétroliers afin de justifier l'abandon de *tous* les oléoducs en direction de la côte ouest. On ne peut pas réfuter que les horribles déversements d'hydrocarbures causés par des erreurs humaines, dont celui de l'Exxon Valdez n'a pas été le moindre, sont gravés dans notre mémoire collective. Il est également vrai que TMX multiplierait par quatre la circulation des pétroliers à la sortie de l'inlet Burrard. Il est cependant vrai aussi que le nombre de déversements d'hydrocarbures causés par des pétroliers et le volume de pétrole brut déversé ont radicalement chuté à l'échelle mondiale, comme l'indiquent les figures 6, 7 et 8 des pages suivantes, car de nouvelles technologies et des procédures opérationnelles améliorées ont rehaussé la sécurité des pétroliers. Une mesure encore plus révélatrice est la comparaison entre la diminution des incidents impliquant des pétroliers et l'augmentation des expéditions de pétrole brut (figure 8). Bien qu'il ne soit

pas négligeable, le risque d'un déversement d'hydrocarbures causé par un pétrolier a été exagéré par les opposants à la circulation des pétroliers le long de la côte de la Colombie-Britannique.

Figure 6 : Nombre de déversements d'hydrocarbures causés par des pétroliers dans le monde, 1970-2016⁸



Les colonnes indiquent le nombre de déversements d'hydrocarbures par année. Les déversements plus modestes (7 à 700 t) sont en bleu et les gros déversements (> 700 t) sont en orange.

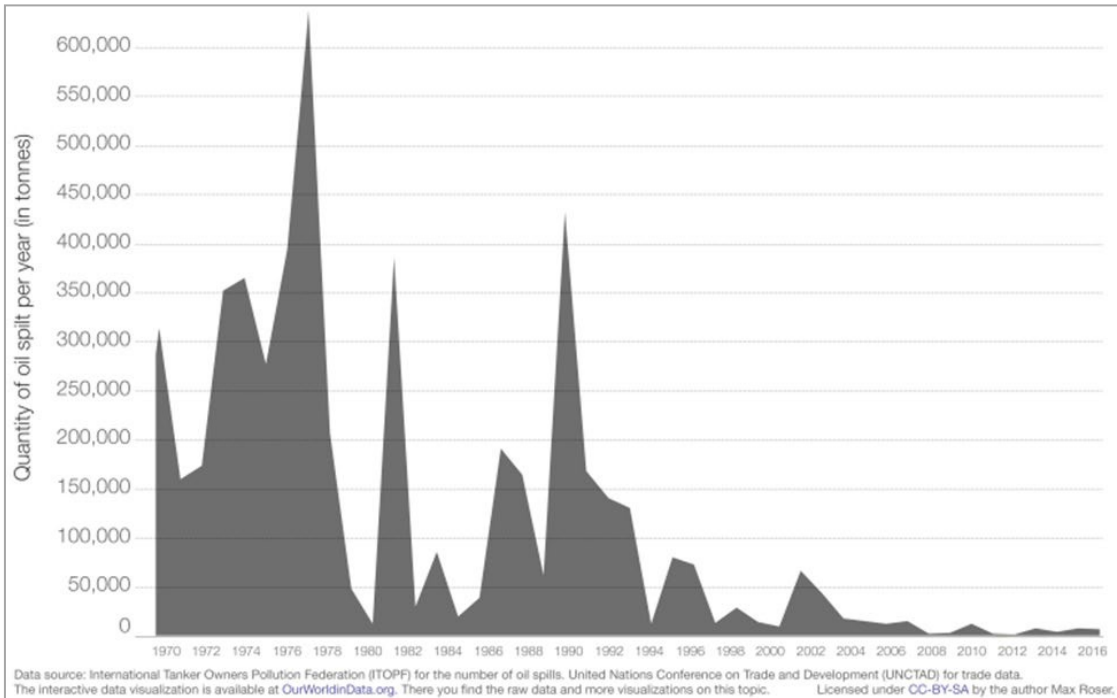
(Abscisse) **Nombre de déversements d'hydrocarbures**

Source des données : Fédération internationale des armateurs pétroliers contre la pollution pour le nombre de déversements d'hydrocarbures. Les données commerciales proviennent de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). La visualisation interactive des données se trouve à OurWorldinData.org. On y trouve aussi les données brutes et d'autres illustrations visuelles sur la question. Autorisé en vertu de la licence CC-BY-SA de l'auteur, Max Rosen.

En tout état de cause, les nouveaux pétroliers en circulation partiraient d'un port canadien chargeant déjà plus de 3 100 navires chaque année. Le port de Vancouver a publié la prévision suivante :

⁸ Our World in data, *Oil Spills*. Consulté le 8 mai 2019.

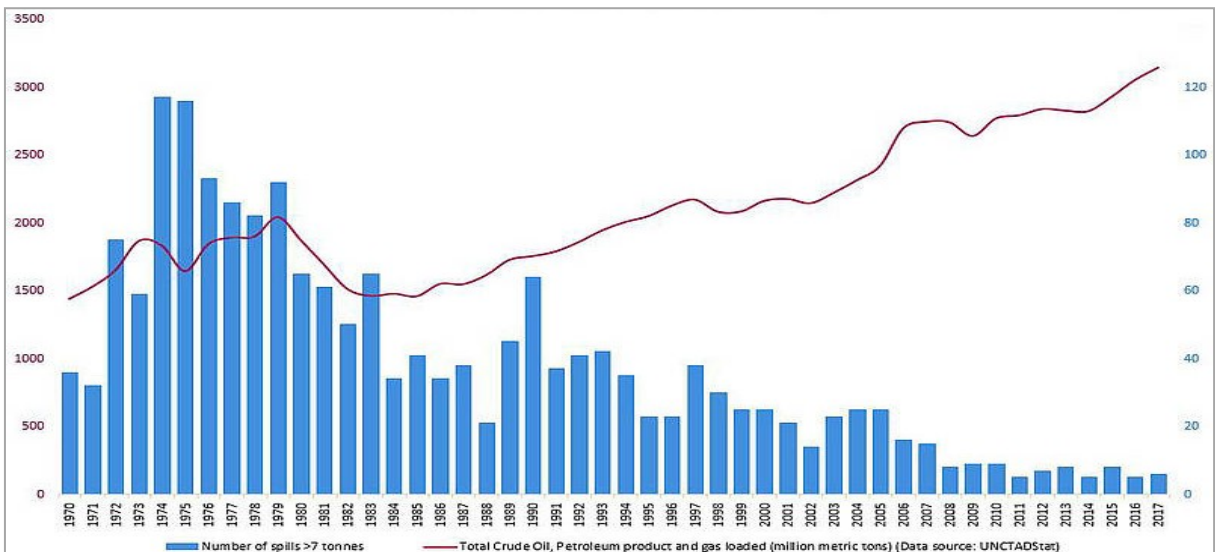
Figure 7 : Volume de pétrole déversé par les pétroliers dans le monde, 1970-2016⁹



(Abscisse) **Volume de pétrole déversé par année (en tonnes)**

Source des données : Fédération internationale des armateurs pétroliers contre la pollution pour le nombre de déversements d'hydrocarbures. Les données commerciales proviennent de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). La visualisation interactive des données se trouve à OurWorldinData.org. On y trouve aussi les données brutes et d'autres illustrations visuelles sur la question. Autorisé en vertu de la licence CC-BY-SA de l'auteur, Max Rosen.

Figure 8 : Baisse du nombre de déversements d'hydrocarbures causés par des pétroliers et augmentation des chargements de pétrole brut, produits pétroliers et gaz, 1970-2017¹⁰



Nombre de déversements de plus de sept (7) tonnes

⁹ Ibid.

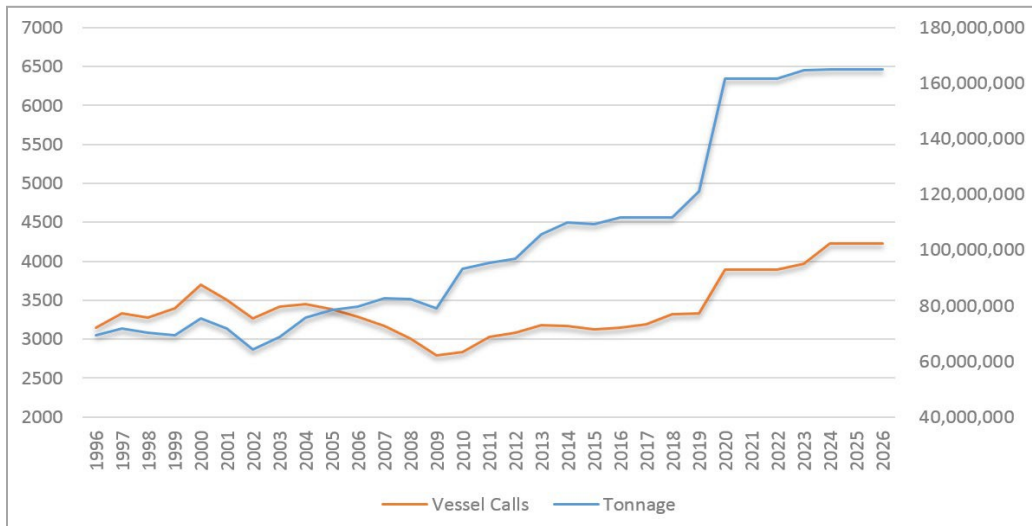
¹⁰ Fédération internationale des armateurs pétroliers contre la pollution, *Oil Tanker Spill Statistics 2018*. Consulté le 8 mai 2019.

Volume total de pétrole brut, de produits pétroliers et de gaz (en millions de t métriques).
Source des données : UNCTADStat (CNUCED).

« Selon une analyse effectuée en 2016, nous prévoyons que le nombre d’escales au Port de Vancouver pourrait augmenter pour atteindre environ 12 navires par jour d’ici 2026. D’autres sources prédisent un trafic beaucoup plus important, mais notre analyse suggère qu’elles ne prennent pas en compte le fait que la taille et l’efficacité des navires augmentent, de sorte que la hausse du nombre de navires devrait être beaucoup moins importante que la croissance anticipée du commerce global¹¹. »

En d’autres mots, l’Administration portuaire de Vancouver a prévu en 2016 une augmentation de 30 % par jour du nombre de navires (de 9 à 12), pour un total d’environ 4 400 navires par année (figure 9 ci-après). Selon les estimations du précédent propriétaire de TMX, Kinder Morgan, le jumelage de TMX alimenterait environ 444 pétroliers par année, soit à peine 10 % du trafic de pétroliers en partance du port de Vancouver. L’activité économique de l’ensemble des secteurs ainsi que la diversification des marchés feront augmenter le trafic de navires-citernes, qui ne transporteront pas uniquement du pétrole brut, en partance du port de Vancouver, et cette intensification de la circulation générera un avantage économique important pour la Colombie-Britannique.

Figure 9 : Mouvements passés et projetés des navires, port de Vancouver¹²



Escales de navires

Tonnage

¹¹ Administration portuaire de Vancouver, *Comment l’Administration portuaire gère-t-elle la hausse du trafic maritime dans le Port de Vancouver?* Consulté le 8 mai 2019.

¹² Ibid.

Conclusions

L'anxiété ressentie par le gouvernement fédéral à l'endroit des oléoducs, qui découle de motivations politiques plutôt que d'un examen attentif des faits, a restreint les exportations de pétrole brut à un tel point que le propriétaire du seul oléoduc du Canada vers la côte ouest a préféré vendre l'actif au gouvernement fédéral plutôt que de tenter de terminer son projet. La difficulté de l'accès aux marchés pour l'exportation du pétrole brut canadien a déjà produit un effet mesurable sur Fort McKay et ses activités commerciales ainsi que sur sa population et les entreprises de celle-ci. D'autres Premières Nations se sont déjà exprimées sur la question et ont fait part à d'autres comités sénatoriaux de leurs inquiétudes face à la chute du revenu tiré des ressources et aux conséquences associées pour leurs collectivités.

Les difficultés d'accès aux marchés ont déjà entraîné la perte de centaines de millions de dollars de revenu qui auraient profité aux compagnies pétrolières, aux entreprises de transport, aux gouvernements fédéral et provinciaux, aux Premières Nations et à tous les Canadiens.

Le Canada ne peut pas capituler face aux craintes déraisonnables suscitées par les oléoducs et la circulation des pétroliers le long de la côte ouest lorsqu'il étudie un projet de loi aux répercussions si importantes. Tout élément particulier doit être pondéré face aux autres éléments dans le contexte de la stratégie énergétique nationale du Canada. Ne pas atteindre l'une des quatre cibles de la stratégie énergétique nationale aurait un effet déstabilisant sur les autres et viderait de son sens la stratégie dans son ensemble.

Nous formulons donc les recommandations suivantes :

1. Que le Canada ne puisse prendre aucune décision à propos du projet de loi C-48 avant d'avoir adopté le projet de loi C-69 et qu'il résiste aux appels de l'industrie pétrolière visant à réduire la consultation des Premières Nations;
2. Que le Canada ne puisse prendre aucune décision à propos du projet de loi C-48 avant d'avoir achevé le projet TMX;
3. Qu'une fois le projet TMX achevé, le Canada examine le projet de loi C-48 ou un autre projet de loi similaire dans le contexte d'une stratégie énergétique nationale globale qui pourrait exiger une capacité supplémentaire, quoique l'adoption du projet de loi C-69 et l'approbation ferme de TMX pourraient enlever toute portée pratique à un tel examen.