

Le 30 avril 2019

L'honorable David Tkachuk
Président du Comité sénatorial permanent des transports et des communications
Édifce du Centre, Colline du Parlement
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

OBJET : Projet de loi C-48, Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers

Monsieur le Sénateur,

Au nom de la Chambre de commerce de la Saskatchewan (CCS), je vous remercie de me donner l'occasion de commenter la version du projet de loi C-48 actuellement devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications. D'après ce que nous comprenons, le projet de loi C-48 vise à interdire aux pétroliers transportant plus de 125 000 tonnes (environ 90 000 barils) de pétrole brut d'arrêter, de charger ou de décharger le long de la côte nord de la Colombie-Britannique¹.

La CCS est un organisme dont les membres représentent les points de vue de plus de 10 000 entreprises, groupes industriels et chambres locales par l'entremise de son réseau de chambres. En tant que porte-parole des entreprises de la province, la CCS a le devoir de faire connaître au gouvernement du Canada les préoccupations de ses membres œuvrant dans le secteur pétrolier et gazier qui seront sans aucun doute touchés par le projet de loi à l'étude.

La CCS perçoit ce projet de loi comme un abus du processus environnemental et une tentative d'entraver l'industrie pétrolière et gazière de l'Ouest canadien. Les dispositions du projet de loi C-48 ne semblent pas être fondées sur les faits en ce qui concerne les capacités modernes en matière de transport sécuritaire des marchandises par mer. Le gouvernement du Canada n'a pas réussi à déterminer les lacunes en matière de sécurité et de protection de l'environnement qui justifieraient un moratoire sur les activités des pétroliers; il semble plutôt répondre aux demandes « d'interdictions » des groupes d'intérêt.

Par conséquent, la CCS recommande que le gouvernement du Canada abandonne une interdiction formelle et se concentre plutôt sur la création d'un corridor amélioré de sécurité du

¹ Martha Hall Findlay, « Oil Tanker Ban: Bill C-48 and Environmental Hypocrisy », *Globe and Mail*, 31 octobre 2017.

transport maritime qui gère efficacement les risques rattachés à une activité accrue des pétroliers. De nombreux grands centres d'expédition le font actuellement dans le monde entier. Le Canada possède déjà certaines des normes de sécurité maritime les plus rigoureuses au monde. Une approche plus sensée consisterait à mettre à profit notre expertise de classe mondiale en gestion du trafic maritime en incorporant des mesures de sécurité supplémentaires et sensées qui protégeraient les zones côtières sensibles, tout en permettant l'activité des pétroliers.

La portée et l'application du projet de loi, tel qu'il est rédigé, ne sont pas cohérentes. Le projet de loi C-48 propose d'interdire les activités des pétroliers au-delà d'une certaine taille le long d'une partie précise de la côte de la Colombie-Britannique. À titre de comparaison, il n'existe pas (et ne devrait pas exister) de loi semblable le long de la côte est du Canada, bien que 85 % du trafic des pétroliers au Canada se fasse le long de cette côte².

Certes, la côte nord de la Colombie-Britannique possède des forêts et des montagnes uniques et magnifiques ainsi qu'une faune marine riche que nous devrions protéger, mais la côte est possède aussi beaucoup des mêmes attributs. Les côtes ouest et est du Canada partagent également bon nombre des mêmes défis de navigation maritime, y compris les forts courants de marée, les chenaux étroits et les intempéries³.

Toutes les collectivités côtières du Canada méritent des mesures de protection de l'environnement judicieuses et des possibilités de prospérité économique. Malheureusement, ce projet de loi ne permet aucune des deux. L'approche incohérente du projet de loi C-48 risque de miner la cohésion nationale déjà tendue et d'attiser davantage les hostilités régionales est-ouest à un moment où la frustration des producteurs de l'Ouest canadien à l'égard du gouvernement fédéral est déjà à un niveau record. Traiter différemment les côtes est et ouest du Canada est un choix politique mal avisé.

Il est également ironique que le projet de loi C-48 soit proposé à un moment où la fréquence et l'ampleur des déversements de pétrole en mer sont à la baisse⁴. Depuis les années 1970, le nombre de déversements de pétrole importants dans le monde n'a cessé de diminuer malgré l'augmentation du commerce du pétrole par voie maritime au cours de cette période. Cette diminution de la fréquence s'est accentuée depuis l'adoption de règlements, de technologies et

² Dina O'Meara, « World-Class Marine Shipping: The Canada Way », *Context Magazine by CAPP*, 26 juillet 2017.

³ Chambre de commerce du Canada, *Moving Oil by Water: Five Facts Every British Columbian Needs to Know*, juillet 2014.

⁴ Dina O'Meara, « World-Class Marine Shipping: The Canada Way ».

de procédés plus rigoureux à la suite de la marée noire de l'Exxon Valdez en 1989 au large des côtes de l'Alaska⁵.

Plus près de chez nous, Transports Canada exige que tous les navires transportant du pétrole dans les eaux canadiennes soient équipés d'une double coque. Selon les données de l'Organisation maritime internationale citées par la Chambre de commerce du Canada, les pétroliers à double coque auraient permis d'éviter 85 % des déversements de pétrole survenus avant l'entrée en vigueur de cette exigence⁶. En plus de rendre obligatoire l'utilisation de pétroliers à double coque, d'autres mesures d'intervention et de prévention des déversements de pétrole de calibre mondial comprennent des protocoles d'escorte en remorqueur dans les eaux très fréquentées, des avions de surveillance qui détectent les déversements de pétrole, des inspecteurs de navires, des systèmes d'aide à la navigation perfectionnés, une zone obligatoire pour toute la navigation sur la côte de la Colombie-Britannique et des connaissances locales détaillées, de même que la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) financée par l'industrie et réglementée par le gouvernement.

Bien qu'on ne puisse jamais garantir à 100 % qu'il n'y aura plus de déversement de pétrole, les données accessibles au public nous indiquent que la probabilité d'un déversement majeur de pétrole dans les eaux canadiennes est *extrêmement faible* selon le régime réglementaire actuel.

Étant donné que la côte nord de la Colombie-Britannique sert de porte d'entrée à la région de l'Asie-Pacifique, l'interdiction formelle des activités des pétroliers dans cette région mine l'objectif canadien de diversification des marchés pour s'éloigner des États-Unis et s'ouvrir à de nouvelles économies comme la Chine, l'Inde, etc. Compte tenu de la capacité considérablement limitée des pipelines et des chemins de fer, le projet de loi C-48 nuit également à la capacité des producteurs de pétrole et de gaz de l'Ouest canadien de livrer leurs produits sur le marché de façon sécuritaire et efficace. C'est d'autant plus regrettable à une époque où le pétrole brut canadien est produit avec des mesures de protection du travail et de l'environnement parmi les plus rigoureuses au monde et où les émissions de carbone par baril sont inférieures à celles du pétrole que nous importons.

⁵ *Ibid.*

⁶ Chambre de commerce du Canada, *Moving Oil by Water: Five Facts Every British Columbian Needs to Know*.

Au nom de la CCS, je vous remercie de me donner l'occasion de commenter ce projet de loi. Nous serons heureux de discuter avec vous de tout commentaire ou suggestion. Nous attendons avec intérêt la réponse du Comité.

Cordialement,

A handwritten signature in black ink that reads "R. J. Schutzman". The signature is written in a cursive, flowing style.

R. J. (Bob) Schutzman, ing.
Chambre de commerce de la Saskatchewan
Président du comité de l'environnement

CC :

Conseil d'administration de la Chambre de commerce de la Saskatchewan
Comité de l'environnement de la Chambre de commerce de la Saskatchewan
L'honorable Dustin Duncan, ministre de l'Environnement de la Saskatchewan
M^{me} Lin Gallagher, sous-ministre de l'Environnement de la Saskatchewan
L'honorable Bronwyn Eyre, ministre de l'Énergie et des Ressources de la Saskatchewan
L'honorable Amarjeet Sohi, ministre fédéral des Ressources naturelles
L'honorable Ralph Goodale, ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada
L'honorable Catherine McKenna, ministre fédérale de l'Environnement et du Changement climatique
L'honorable Marc Garneau, ministre fédéral des Transports
L'honorable Perrin Beatty, président et directeur général de la Chambre de commerce du Canada
M. Tim McMillan, président et chef de la direction de l'Association canadienne des producteurs pétroliers