



ALBERTA  
ENERGY

---

Cabinet de la ministre  
Députée de Dunvegan-Central Peace-Notley

AR32371

Le 18 mars 2019

Sénateur David Tkachuk, président  
Comité sénatorial permanent des transports et des communications  
Sénat du Canada  
Ottawa (Ontario) KIA OA4  
[david.tkachuk@sen.parl.gc](mailto:david.tkachuk@sen.parl.gc)

Monsieur le sénateur,

Je me réjouis d'avoir l'occasion de présenter au Comité sénatorial permanent des transports et des communications les observations du gouvernement de l'Alberta relativement au projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut et 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. Nous soumettons ci-joint à votre considération le mémoire du gouvernement de l'Alberta aux fins de votre examen de la loi proposée.

Le gouvernement de l'Alberta s'oppose fermement au projet de loi C-48 et n'est pas favorable à son adoption dans sa forme actuelle ou dans une version modifiée. Le gouvernement du Canada n'a pas pris toutes les mesures nécessaires pour bien évaluer l'ensemble des faits probants, des données scientifiques, des risques envisagés et des conséquences possibles d'un moratoire sur les pétroliers. Dans ce contexte, on ne devrait pas aller de l'avant avec ce projet de loi tant et aussi longtemps que l'on n'aura pas véritablement consulté les Albertains, les collectivités et les Premières Nations touchées et les secteurs de l'énergie, de la navigation commerciale et de l'intervention maritime. Nous ne croyons pas que le gouvernement fédéral saisisse bien toutes les variables économiques ayant des répercussions dans le secteur énergétique comme l'écart de prix qui ne fait que s'accroître dans le cas du pétrole brut, les incertitudes liées à l'infrastructure énergétique et à la réglementation, les contraintes quant aux marchés accessibles, et les répercussions du projet de loi C-48 qui, combiné au projet de loi C-69, risque de mettre davantage en péril la capacité pour le Canada d'attirer des investissements et d'avoir accès à de nouveaux marchés énergétiques. De toute évidence, le projet de loi C-48 vise à interdire la vente du pétrole brut albertain et à entraver nos efforts pour diversifier nos produits. On ne peut pas y voir une marque de confiance envers notre secteur énergétique, notre bilan positif quant à la sécurité du transport maritime, et les mesures prises ainsi que les partenariats établis pour intervenir aux fins de la conservation des milieux marins le long du littoral de la Colombie-Britannique.

Nous demeurons tout de même conscients de l'importance de contribuer au meilleur de nos capacités à l'étude de tout projet de loi dont l'adoption serait néfaste pour les économies albertaine et canadienne. Nous vous soumettons donc deux propositions d'amendement pour le cas où le Sénat et le gouvernement fédéral choisiraient d'aller de l'avant avec ce projet de loi malgré la vive opposition qu'il soulève.

Les amendements proposés n'atténuent aucunement nos réserves fondamentales concernant la nature discriminatoire de ce projet de loi et le fait qu'il met sérieusement en péril les perspectives d'investissement à venir. Ils nous permettent toutefois d'insister sur la nécessité d'adopter des mesures législatives fondées sur des données scientifiques et sur des consultations inclusives, approfondies et significatives afin que nous puissions continuer à expédier nos ressources en toute sécurité dans notre cheminement vers la prospérité économique.

Compte tenu de la conjoncture actuelle au sein du secteur énergétique canadien, le gouvernement de l'Alberta exhorte le gouvernement fédéral à bien considérer toutes les facettes des répercussions économiques et commerciales d'une interdiction d'exportation du pétrole brut albertain. Le Canada n'a surtout pas besoin d'un obstacle additionnel empêchant ses produits d'avoir accès à de nouveaux marchés lucratifs comme on se propose de le faire avec le projet de loi C-48.

L'Alberta est fière de son industrie énergétique, de sa performance environnementale et de son engagement envers l'innovation. Nous exhortons le Sénat et le gouvernement fédéral à manifester leur confiance et leur soutien envers notre secteur énergétique, nos ressources, nos efforts de diversification et notre capacité de transporter nos produits en toute sécurité pour le plus grand bien de tous les Canadiens.

Si vous avez des questions concernant notre mémoire ou les amendements que nous proposons, n'hésitez pas à communiquer avec mon cabinet.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs,

Margaret McCuaig-Boyd  
Ministre

Pièce jointe

c.c. : Honorable Marc Garneau, ministre, Transports Canada  
Honorable Catherine McKenna, ministre, Environnement et Changement climatique Canada  
Honorable Amarjeet Sohi, ministre, Ressources naturelles Canada  
Douglas Black, Sénat du Canada, sénateur  
Paula Simons, Sénat du Canada, membre du Comité permanent des transports et des communications  
Joelle Nadeau, greffière de comité, Sénat du Canada, Comité permanent des transports et des communications



## Mémoire présenté par le gouvernement de l'Alberta au Comité sénatorial permanent des transports et des communications

*Projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bateaux 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*

### Introduction

Il y a longtemps déjà que le gouvernement de l'Alberta s'emploie à faire valoir qu'il faut que le pétrole brut de l'Ouest canadien puisse avoir accès à de nouveaux marchés. Le manque d'accès aux marchés continue d'avoir des effets néfastes sur les producteurs pétroliers du Canada, sur les recettes gouvernementales, sur l'emploi et sur l'économie canadienne dans son ensemble. Le Canada demeure contraint de vendre son pétrole brut à un seul et unique client, les États-Unis, et ce, à rabais. Le pétrole canadien continuera de se vendre à un prix inférieur tant et aussi longtemps que nous n'aurons pas de nouveau accès aux marchés existants ainsi qu'à de nouveaux marchés.

Le gouvernement fédéral a proposé le projet de loi C-48 dans le contexte d'une conjoncture économique particulièrement difficile. L'Alberta considère qu'il s'agit d'une mesure discriminatoire ciblant expressément l'exportation de pétrole brut albertain. En vertu du projet de loi C-48, il serait interdit d'exporter des produits de pétrole brut de l'Alberta à partir de la côte nord de la Colombie-Britannique. Pour sa part, le projet de développement et d'exportation de gaz naturel liquéfié ne sera pas touché par la loi proposée. En interdisant le transport de produits pétroliers à partir de ports en eau profonde situés dans des emplacements stratégiques de la côte nord de la Colombie-Britannique, on limite l'accès à de lucratifs marchés asiatiques, ce qui mine notre capacité à nous hisser parmi les principaux fournisseurs de ressources énergétiques à l'échelle planétaire. Le projet de loi C-48 nous empêche de profiter de ces débouchés économiques au bénéfice de tous les Canadiens. Il n'existe pas d'interdiction semblable pour les autres littoraux canadiens malgré le fait que, suivant les chiffres de Transports Canada, 85 % des quelque 20 000 mouvements de navires-citernes à partir des côtes canadiennes se produisent du côté de l'Atlantique. Si un moratoire semblable était appliqué sur la côte Est, le déchargement et le chargement de produits à Come by Chance (Terre-Neuve) et à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) seraient touchés. En outre, il y a des pétroliers qui transitent actuellement par la baie de Fundy pour se rendre à la raffinerie Irving de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), une zone à protéger tant du point de vue environnemental que culturel.

Maintenant plus que jamais, le Canada doit manifester sa confiance envers le pétrole brut, la performance environnementale de notre secteur énergétique et notre capacité à expédier en toute sécurité nos ressources vers de nouveaux clients. Le projet de loi C-48 ne témoigne aucunement d'une telle confiance. Le Canada a un excellent bilan pour ce qui est de la sécurité des pétroliers; un fait qui n'a pas vraiment été pris en compte dans l'élaboration de la loi proposée. En outre, le Plan de protection des océans du gouvernement du Canada prévoit 1,5 milliard de dollars pour la sécurité maritime, ce qui nous amène à nous interroger sur la nécessité d'imposer à cette fin une interdiction du trafic des pétroliers.

Le gouvernement fédéral soutient que le projet de loi C-48 a notamment pour objectif d'offrir un niveau sans précédent de protection des côtes. Le gouvernement albertain ne croit pas que le projet de loi permettra

d'atteindre cet objectif, car il ne va pas arrêter ni même diminuer le trafic de pétroliers le long de la côte Ouest. Des pétroliers chargés continueront de longer le littoral de la Colombie-Britannique entre l'Alaska et l'État de Washington en se conformant à la zone d'exclusion volontaire. Ce même projet de loi empêche toutefois l'Alberta d'expédier ses ressources naturelles. De plus, les navires étrangers conserveront, en vertu du droit international, un droit de passage inoffensif dans ces mêmes eaux côtières, et il demeurera possible de charger et de décharger du pétrole brut en Alaska, soit juste au nord de la zone proposée pour le moratoire. Ainsi, le Canada assume les risques associés au passage de ces pétroliers étrangers, sans toutefois bénéficier des avantages économiques pouvant découler de nos exportations à partir de la côte nord de la Colombie-Britannique.

Le projet de loi C-48 ne facilitera pas la mise en œuvre du Plan de protection des océans qui vise à protéger les côtes canadiennes tout en favorisant la croissance de l'économie. Au contraire, le projet de loi interdit l'exportation de produits albertains à partir d'un port situé dans un emplacement stratégique donnant accès à de nouveaux marchés autres que celui des États-Unis, une décision qui aura des répercussions néfastes pour l'économie canadienne dans son ensemble.

Selon nous, on a négligé de tenir des consultations véritablement inclusives, approfondies et significatives avec toutes les parties concernées, y compris le gouvernement albertain, les secteurs de l'énergie, de la navigation commerciale et de la sécurité maritime, ainsi que les collectivités côtières et des Premières Nations, de telle sorte que nous puissions continuer d'expédier nos ressources de façon sécuritaire en aspirant à la prospérité économique.

Dans le présent mémoire, le gouvernement de l'Alberta souhaite exposer aux membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications les facteurs influant sur les perspectives énergétiques à long terme de notre pays en soulignant le fait que le projet de loi C-48 représente un obstacle de plus à la croissance économique à long terme du secteur de l'énergie. La conjoncture actuellement caractérisée par la faiblesse des prix pour le pétrole brut de l'Ouest canadien de même que les incertitudes, les coûts et les délais associés aux infrastructures et à la réglementation font partie des facteurs qui contribuent à faire en sorte que les investisseurs fuient le secteur énergétique canadien. Le Canada doit offrir un environnement réglementaire stable et uniforme pour attirer les investissements étrangers et améliorer notre capacité concurrentielle à l'échelle planétaire.

L'Alberta recommande que le projet de loi C-48 ne soit pas adopté, pas plus dans sa forme actuelle que dans une version modifiée. Nous estimons possible de concilier croissance économique et protection de l'environnement. Malgré notre opposition à ce projet de loi, nous jugeons important de contribuer au meilleur de nos capacités à l'étude d'une mesure semblable qui serait néfaste pour l'économie canadienne. Le gouvernement albertain profite donc également du présent mémoire pour soumettre au Comité sénatorial permanent des transports et des communications des propositions d'amendements visant à favoriser l'élaboration de politiques fondées sur des faits probants et la mise en place de mécanismes sûrs pour le transport maritime.

## Loi discriminatoire

Nous considérons que ce projet de loi est discriminatoire à l'endroit de la province de l'Alberta et de ses ressources. Aucune interdiction semblable ne touche un autre littoral canadien. Il n'en existe pas non plus pour protéger la côte sud de la Colombie-Britannique, alors même que du pétrole est actuellement expédié à partir du port de Vancouver, ou pour empêcher le passage des navires-citernes traversant quotidiennement ces eaux pour livrer du pétrole brut de l'Alaska aux raffineries de l'État de Washington. En plus de leur situation stratégique à proximité des marchés asiatiques, les ports en eau profonde comme ceux de Prince Rupert et de Kitimat en Colombie-Britannique sont les mieux adaptés, du point de vue de la sécurité, pour accueillir des navires étrangers dont la taille ne cesse d'augmenter.

Nous tenons à souligner que le projet de loi C-48 interdit l'exportation de pétrole brut albertain, mais exempte les navires transportant d'autres hydrocarbures comme le gaz naturel liquéfié le long du littoral nord de la Colombie-Britannique. S'il est vrai que l'exploitation et la commercialisation du gaz naturel liquéfié offre au Canada d'excellentes perspectives de croissance économique, il faut dire qu'il en va de même de l'exportation du pétrole brut albertain vers des économies émergentes. L'exportation accrue de ces produits va tout à fait dans le sens de la volonté exprimée par le gouvernement fédéral qui souhaite diversifier ses échanges commerciaux avec des marchés étrangers importants<sup>1</sup>. Malgré cela, le projet de loi C-48 rend notre pays moins apte à bénéficier des perspectives d'exportation du pétrole albertain vers les marchés asiatiques où nous pourrions obtenir un prix plus élevé que celui offert actuellement sur le marché américain.

Nous rappelons en outre que le projet de loi ne s'applique pas aux navires étrangers. Le Canada continuera donc d'assumer les risques associés à la circulation de ces navires sans en tirer un avantage économique.

## Diversification des marchés et des produits

L'Alberta exploite ses ressources énergétiques en se conformant aux normes environnementales les plus rigoureuses au monde, mais ne peut pas actuellement transporter ses produits vers les marchés. Chaque année, l'économie canadienne est ainsi privée de milliards de dollars en activité économique perdue en raison du manque d'infrastructures adéquates (pipeline et rail) permettant de transporter le pétrole brut albertain vers les marchés existants (raffineries en Colombie-Britannique, dans l'Est du Canada et aux États-Unis) ainsi que vers de nouveaux marchés étrangers à forte croissance où l'on obtiendrait un prix plus élevé. La croissance future de la demande énergétique ne proviendra pas des États-Unis, mais plutôt des grandes économies émergentes comme celles de la Chine et de l'Inde. Le Canada dispose de ressources suffisantes pour répondre à cette demande, mais doit faire le nécessaire pour pouvoir tirer parti de ces possibilités. Ce projet de loi aurait pour effet de freiner les exportations de pétrole vers ces marchés asiatiques pouvant se révéler lucratifs. Il est bien évident que l'on ne sert pas ainsi les meilleurs intérêts économiques du Canada.

Il est actuellement difficile de transporter le nouveau pétrole brut produit en Alberta du fait que tous les pipelines d'exportation existants fonctionnent déjà à pleine capacité. Des quantités plus importantes de pétrole brut nouvellement produit aboutissent donc dans des installations de stockage de la province qui se retrouvent ainsi avec des inventaires croissants de pétrole brut. Si l'on ajoute à cela l'augmentation de la production de pétrole brut dans l'ensemble de l'Amérique du Nord au cours de la dernière décennie et l'absence d'une infrastructure adéquate pour le transport efficace du pétrole brut vers les principales raffineries nord-américaines et les marchés internationaux, on se retrouve avec une baisse des prix pour le pétrole brut canadien.

Les producteurs de pétrole brut doivent avoir la possibilité de choisir la destination de leurs produits, ce qui minimiserait les répercussions d'un marché instable. Les conditions météo, la nécessité d'entretenir l'infrastructure énergétique, que les travaux requis soient planifiés ou non, et les catastrophes naturelles sont autant d'éléments qui causent de l'incertitude sur le marché. L'impact qu'ont eu sur l'industrie énergétique les feux de forêt de 2016 dans la région de Fort McMurray montre bien à quel point le marché peut devenir instable en pareilles circonstances. Les incendies ont forcé Suncor et d'autres entreprises pétrolières du nord de l'Alberta à interrompre la production pendant des semaines. Suncor a ainsi vu sa production diminuer d'environ 20 millions de barils, ce qui a entraîné des pertes nettes de 735 millions de dollars pour l'entreprise<sup>2</sup>. Un ouragan frappant la côte du golfe du Mexique aux États-Unis ou une autre situation imprévue du même genre pourrait avoir des

---

<sup>1</sup> [Lettre de mandat](#) du ministre de la Diversification du commerce international (28 août 2018)

<sup>2</sup> [Communiqué](#) de Suncor, le 27 juillet 2016

conséquences beaucoup plus graves encore pour l'économie canadienne si nous ne disposons pas d'un plus grand nombre d'options pour l'exportation de notre pétrole.

Les ports en eau profonde de la côte nord de la Colombie-Britannique offrent un accès stratégique aux marchés asiatiques à un coût moindre que tout autre port canadien. Les coûts de transport du pétrole brut de l'Alberta vers Vancouver se situent entre 3,70 \$ US et 5 \$ US le baril. Il faut ajouter 4 \$ US le baril pour les frais d'acheminement par voie maritime jusqu'aux marchés asiatiques. Le coût total de transport de l'Alberta jusqu'en Asie en passant par Vancouver atteindrait donc entre 7,70 \$ US et 9 \$ US le baril. Si l'on transitait plutôt par les ports plus au nord, on réduirait les frais d'acheminement maritime jusqu'aux marchés asiatiques. Par ailleurs, les coûts de transport du pétrole brut albertain jusqu'à la côte du golfe du Mexique aux États-Unis sont plus élevés en raison de la plus grande distance entre les deux régions. Ils s'établissent entre 8,50 \$ US et 9,50 \$ US le baril, et il faudrait ajouter à cela des frais de 8,50 \$ US à 10,50 \$ US le baril pour l'acheminement maritime vers les marchés asiatiques en provenance de la côte du golfe du Mexique. Les coûts de transport du pétrole albertain vers l'Asie en passant par le golfe du Mexique atteindraient par conséquent entre 17 \$ US et 20 \$ US le baril, soit le double de ceux que l'on devrait assumer en passant par la côte Ouest canadienne. Les possibilités limitées d'approvisionner les marchés asiatiques à un coût raisonnable mettent en péril l'avenir de l'industrie du pétrole brut en Alberta. Notre province et notre secteur énergétique réclament depuis longtemps la possibilité d'avoir accès aux marchés via la côte Ouest en plus de bénéficier d'un accès plus facile aux marchés existants sur la côte du golfe du Mexique aux États-Unis, des débouchés dont nous avons désespérément besoin.

Qui plus est, nous estimons que le projet de loi C-48 entrave les efforts de l'Alberta pour diversifier son apport énergétique. À titre d'exemple, nous avons investi 1 milliard de dollars dans des projets de raffinage avec valorisation partielle permettant une commercialisation à l'échelle internationale. Un accès accru aux marchés pour nos produits énergétiques à valeur ajoutée existants et à venir serait bénéfique pour l'économie canadienne et l'ensemble des Canadiens. Malheureusement, le projet de loi C-48 ferait en sorte qu'il serait impossible d'écouler ces produits raffinés sur de nouveaux marchés.

## Confiance envers le bilan du Canada en matière de sécurité du transport maritime

Le gouvernement albertain est d'avis que ce projet de loi a été rédigé sans tenir suffisamment compte de toute la gamme des mesures d'intervention en cas de déversement déjà en place au Canada. Notre bilan en matière de sécurité du transport maritime est vraiment exceptionnel. De fait, le transport de pétrole au moyen de navires-citernes est devenu de plus en plus sûr au fil des ans, et ce, même si la quantité de pétrole ainsi transportée ne cessait d'augmenter. Les déversements causés par des pétroliers sont plutôt rares dans les eaux canadiennes<sup>3</sup>. Selon les données de Transports Canada, le seul déversement d'hydrocarbures important ayant touché la côte Ouest canadienne au cours des 20 dernières années remonte à 2006 et a été causé par un traversier de la Colombie-Britannique qui perdait son carburant, et non par un pétrolier. Comme le carburant n'est pas une substance interdite en vertu du projet de loi C-48, celui-ci n'empêchera pas un accident similaire de se reproduire.

La sécurité des pétroliers continue de s'améliorer grâce à de nouveaux règlements, des codes de conception des navires plus rigoureux, de meilleurs mécanismes d'intervention et de préparation aux situations d'urgence, et des procédures plus efficaces misant notamment sur l'autoréglementation. À titre d'exemple, depuis 2010, les grands navires-citernes transportant du pétrole brut ne peuvent plus circuler dans les eaux canadiennes s'ils

---

<sup>3</sup> Conseil des académies canadiennes, *Accidents dans le transport maritime commercial : Cerner les risques au Canada*, 2016

n'ont pas une double coque, c'est-à-dire deux couches complètes de parois étanches pour le fond et les côtés du navire.

S'il se produit un déversement en mer, la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) est là pour en atténuer les impacts sur le littoral de la Colombie-Britannique. Comme vous le savez sans doute, la WCMRC est une organisation maritime accréditée par Transports Canada qui croit fermement en l'importance d'une bonne planification fondée sur les risques pour les interventions en cas de déversement. Cette organisation surpasse systématiquement les normes d'intervention recommandées par Transports Canada. L'interdiction de la circulation de pétroliers le long de la côte nord de la Colombie-Britannique témoigne d'un manque de confiance envers nos mécanismes de planification des interventions en cas de déversement, lesquels, comme nous l'avons déjà indiqué, sont pourtant de calibre mondial.

Nous voulons aussi signaler que de nombreux programmes sont déjà en place un peu partout au Canada pour assurer la protection de nos milieux marins. Plusieurs de ces programmes offerts dans le cadre du Plan de protection des océans peuvent atténuer les préoccupations relatives à la circulation de pétroliers dans le nord de la Colombie-Britannique.

De plus, le projet de loi ne tient pas vraiment compte du fait que tout projet important d'exportation de pétrole brut à partir de la côte nord de la Colombie-Britannique, y compris un pipeline aboutissant dans cette région ou un terminal ferroviaire de transbordement, exigerait sans doute la tenue d'une évaluation des impacts environnementaux par le gouvernement fédéral. Ainsi, tout projet entraînant une hausse considérable du nombre de pétroliers chargés à partir du littoral nord exigerait l'approbation du fédéral et serait assorti de conditions pouvant notamment toucher la sécurité maritime. Cette évaluation fédérale fondée sur la science de même que les conditions qui seraient imposées pour qu'un projet soit approuvé permettraient d'assurer un transport maritime sûr en tenant compte du point de vue des différents intervenants touchés. Nous nous retrouvons plutôt avec une interdiction arbitraire s'appliquant aux pétroliers qui n'a pour seul effet que de miner la confiance des investisseurs et d'empêcher la proposition de projets qui pourraient être réalisés dans la zone concernée.

## Amendements proposés

L'Alberta recommande que le projet de loi C-48 ne soit pas adopté dans sa forme actuelle pas plus que dans une version modifiée. Si l'on se contente d'y apporter des changements mineurs, le projet de loi ne perdra aucunement sa nature discriminatoire pas plus que l'on n'atténuera ses répercussions néfastes pour l'économie et la capacité concurrentielle du Canada. Nous estimons réaliste de vouloir concilier croissance économique et protection de l'environnement sans imposer une interdiction complète. Si le projet de loi C-48 est adopté, il ne sera plus possible d'envisager l'acheminement efficace de produits albertains vers de nouveaux marchés tout en protégeant la côte nord de la Colombie-Britannique. Si le Sénat et le gouvernement fédéral décident d'aller de l'avant avec le projet de loi malgré l'opposition du gouvernement de l'Alberta, nous aimerions qu'il soit modifié de manière à s'inspirer d'une approche fondée sur la science assurant un plus juste équilibre entre protection des milieux marins et quête de prospérité économique.

**RECOMMANDATION UN : Modifier la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers de manière à exiger une évaluation scientifique pour l'établissement de la liste proposée des substances interdites.**

Nous sommes d'avis que la liste des substances interdites figurant en annexe du projet de loi C-48 n'a pas été établie à partir de données scientifiques. L'interdiction du pétrole brut de l'Alberta en raison des craintes de déversement ne tient pas compte des recherches menées par les scientifiques du gouvernement fédéral qui ont effectué, sous la direction de Ressources naturelles Canada, toute une batterie de tests sur le comportement des produits bitumineux dans l'eau. Ces recherches révèlent que le bitume dilué se comporte à peu près de la même manière que le pétrole brut conventionnel dans des environnements marins. En outre, l'Alberta exprime depuis 2017 ses réserves concernant le fait que le pétrole brut et le bitume partiellement valorisé sont considérés comme des hydrocarbures persistants, ainsi que relativement à la méthodologie inadéquate qui fait en sorte que des produits condensés, comme le propane, sont aussi assimilés aux hydrocarbures persistants et, de ce fait, visés par l'interdiction.

Dans sa forme actuelle, le projet de loi interdit le transport des « hydrocarbures persistants », soit ceux qui sont mentionnés à l'annexe ou appartiennent à une catégorie d'hydrocarbures qui y est mentionnée. L'article 24 confère le pouvoir de modifier l'annexe par voie de règlement. Comme nous l'avons indiqué, nous trouvons qu'il est nettement prématuré pour le gouvernement fédéral d'énumérer directement dans la loi les catégories d'hydrocarbures, de produits ou de matériaux visées par l'interdiction. Le gouvernement de l'Alberta recommande que le gouvernement fédéral n'adopte pas le projet de loi C-48 tant et aussi longtemps qu'il n'aura pas pris toutes les mesures raisonnables pour considérer les faits probants, les recherches scientifiques, les évaluations de risque et les répercussions possibles, et tant qu'il n'aura pas véritablement consulté de façon significative les Albertains et le secteur de l'énergie. L'annexe des produits interdits devrait donc être retirée du projet de loi pour plutôt être prescrite ultérieurement par voie de règlement une fois, nous le répétons, que le gouvernement fédéral aura consulté adéquatement les Albertains et le secteur énergétique, ce qui n'a pas encore été fait. Cependant, l'adoption d'un projet de loi sans que l'on ait établi de façon définitive les dispositions réglementaires indiquant quelles matières sont interdites auraient un effet néfaste sur les investissements au Canada, et ce, dans plusieurs secteurs ne se limitant pas à celui des hydrocarbures. Il faut donc tenir des consultations approfondies avant d'aller de l'avant avec ce projet de loi.

L'inclusion arbitraire de substances dans l'annexe du projet de loi pourrait dissuader les intervenants du secteur énergétique de miser sur des avancées technologies permettant d'accroître la sécurité du transport de pétrole brut dans une mesure pouvant lui faire surpasser les normes environnementales actuellement en vigueur. Cela va tout à fait à l'encontre des visées du Canada qui souhaite devenir un fournisseur énergétique de premier choix à l'échelle internationale. Nous produisons de l'énergie de façon responsable et les barils de pétrole ainsi produits au Canada pourraient remplacer ceux provenant de pays n'ayant pas d'objectifs en matière de lutte contre le changement climatique, de mécanismes de surveillance réglementaire ou une volonté ferme de s'améliorer.

**RECOMMANDATION DEUX :** Modifier la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers afin de redéfinir la zone protégée en fonction de critères scientifiques et socioéconomiques qui seront soumis à des examens périodiques.



L'objectif déclaré du projet de loi C-48 est de mettre l'écosystème marin de la côte nord de la Colombie-Britannique à l'abri des déversements impliquant un pétrolier. Cependant, le moins que l'on puisse dire c'est que le projet de loi C-48 dans sa forme actuelle est d'application trop générale pour atteindre cet objectif de protéger la côte de la Colombie-Britannique des répercussions du trafic de pétroliers, et qu'il aura plutôt d'importants impacts négatifs sur l'économie. De son propre aveu, le gouvernement fédéral n'a pas mené toutes les recherches nécessaires dans l'ensemble de la zone visée par le projet de loi pour bien comprendre ce qui rend la côte nord de la Colombie-Britannique particulièrement vulnérable aux risques associés au transport maritime et aux autres activités marines. Nous estimons qu'il faut absolument mener toutes ces recherches pour compiler les données qui nous manquent avant de décréter pour l'ensemble d'un secteur une interdiction qui aura d'importantes conséquences sur l'économie régionale et nationale.

Comme c'est le cas pour la liste arbitraire de substances interdites, nous estimons qu'il est prématuré de décréter un moratoire dans une certaine zone sans pouvoir miser sur suffisamment de données scientifiques pertinentes. Le moratorium pourrait être retiré de la loi en vue d'être éventuellement établi par voie d'un règlement prévoyant un examen périodique – pour autant que le gouvernement fédéral prenne toutes les mesures raisonnables pour prendre en compte les données scientifiques, les faits probants, les évaluations de risque et les répercussions possibles, et pour autant également que l'on ait véritablement consulté les Albertains et les secteurs de la navigation commerciale, des interventions maritimes et de l'énergie.

Le projet de loi C-48 ne tient pas non plus compte des mesures en place pour assurer la sécurité du transport maritime au Canada. Notre pays dispose en effet d'un système d'avant-garde pour mettre tous les écosystèmes côtiers du Canada à l'abri des aléas du trafic maritime, et notamment des risques de déversement. Nous appuyons les efforts qui sont déployés jour après jour en tablant comme il se doit sur ces mesures de prévention, de conservation et d'intervention en cas de déversement. Comme l'ont fait valoir d'autres opposants au projet de loi C-48, l'Alberta appuie en outre la mise en place d'un cadre scientifique assurant la préservation des zones marines vulnérables. Nous encourageons donc le gouvernement fédéral à travailler en collaboration avec la B.C. Chamber of Shipping et l'International Chamber of Shipping pour l'élaboration d'un cadre fondé sur des considérations économiques, socioéconomiques et scientifiques aux fins de la protection de différentes zones marines. Nous invitons en outre le gouvernement fédéral à consulter l'ensemble des collectivités côtières et intérieures ainsi que les Premières Nations touchées pour bien comprendre tout l'éventail des préoccupations d'ordre culturel, traditionnel, écologique et socioéconomique liées à la définition et à la mise en place d'une zone de protection du littoral.

Nous sommes d'avis que le projet de loi C-48 exige des consultations plus nombreuses et plus approfondies auprès des localités côtières et des communautés autochtones afin de bien tenir compte de toute la diversité des points de vue que l'on y retrouve. Le gouvernement de l'Alberta est bien conscient que certaines communautés autochtones s'inquiètent des impacts environnementaux qu'aurait un accroissement du trafic de pétroliers pour leur population et leur territoire. Nous savons aussi par ailleurs que de nombreuses autres communautés autochtones ont des liens étroits avec le secteur pétrolier et gazier dont elles tirent leur subsistance, et considèrent l'exportation des ressources canadiennes comme une étape importante dans le cheminement de leur communauté vers le mieux-

être économique. Nous estimons donc qu'il y a tout lieu de consulter véritablement ces communautés autochtones de telle sorte que le projet de loi C-48 puisse être façonné en tenant compte de la diversité de leurs points de vue.

Nous demandons en dernier lieu au gouvernement fédéral de tirer parti des recherches déjà menées par des organisations indépendantes, comme Clear Seas, ou d'autres recherches factuelles évaluées par des pairs, afin de s'assurer de bien comprendre les répercussions du transport maritime sur les eaux côtières canadiennes.

Nous croyons qu'un cadre international de conservation marine respecté, adaptable et fondé sur la science, comme celui basé sur la désignation de zones marines particulièrement vulnérables de l'Organisation maritime internationale, est un bon modèle à suivre pour l'élaboration de mesures de protection d'une zone marine. Une désignation semblable permet de parvenir à un juste équilibre entre la sécurité des activités de transport maritime et la conservation des milieux marins, et pourrait idéalement appuyer et compléter d'autres mesures de protection régionales mises en place le long du littoral de la Colombie-Britannique sous la direction du gouvernement fédéral. On peut penser par exemple au Programme de gestion proactive des navires qui est codirigé par le gouvernement fédéral et les Premières Nations. Nous recommandons un examen et une réévaluation périodiques d'un tel cadre de conservation marine pour s'assurer qu'il tienne compte des plus récentes avancées scientifiques et qu'il permette des modifications ou des mesures additionnelles afin de protéger les zones marines les plus vulnérables.

## Conclusion

Le gouvernement de l'Alberta s'oppose fermement à l'adoption du projet de loi C-48 dans sa forme actuelle ou dans une version modifiée. Cette mesure législative crée encore plus d'incertitude pour l'industrie pétrolière canadienne à un moment où nous devrions plutôt nous employer à l'appuyer.

Dans le présent mémoire, nous avons exposé aux membres du comité les différents facteurs influant sur l'accès aux marchés pour le Canada afin de les aider à mieux comprendre la situation actuelle du secteur énergétique de même que les effets néfastes que cette loi pourrait avoir sur nos futurs projets dans ce secteur et notre capacité concurrentielle à l'échelle planétaire, bien qu'elle n'ait pas d'impact sur une installation d'exportation de pétrole déjà existante. Il est troublant de constater que le gouvernement fédéral semble vouloir faire obstacle aux investissements au Canada en freinant toute possibilité d'exporter nos produits énergétiques vers de nouveaux marchés.

À notre avis, le projet de loi C-48 ne contribue guère à alimenter la confiance envers le secteur énergétique canadien. C'est plutôt une mesure législative discriminatoire indiquant clairement aux investisseurs que le Canada n'a pas suffisamment confiance en son pétrole brut pourtant produit de façon durable et en sa capacité de le transporter en toute sécurité jusqu'aux différents marchés. En interdisant l'exportation de notre pétrole, le gouvernement fédéral démontre qu'il ne se soucie guère de la vigueur de l'économie, de l'emploi et de l'amélioration du niveau de vie des Canadiens — un constat d'autant plus inquiétant qu'un récent rapport de l'Association canadienne des producteurs



pétroliers révélait que les capitaux investis dans le secteur du pétrole et du gaz naturel avaient chuté abruptement, passant de 81 milliards de dollars en 2014 à quelque 41 milliards de dollars en 2018.

En l'absence d'un accès à de nouveaux marchés internationaux, le Canada continuera d'obtenir un prix moindre pour ses ressources naturelles, une diminution dont les effets sont ressentis par tous les Canadiens, et par les Albertains tout particulièrement. Compte tenu des difficultés que nous éprouvons à atteindre de nouveaux marchés, nous avons pris des mesures audacieuses à court terme afin d'obtenir davantage pour nos ressources en augmentant la capacité de transport par rail du pétrole brut. Nous avons aussi fait le nécessaire pour réduire temporairement la quantité de pétrole gardée en stockage, qui atteint presque le double du niveau normal, ce qui fait baisser les prix considérablement.

À plus long terme, le gouvernement de l'Alberta poursuivra ses efforts pour qu'un plus grand nombre de pipelines soient construits. D'ici là, les limites de production et les politiques de transport par rail que nous avons établies nous permettront de veiller à ce que les niveaux de production de pétrole brut correspondent à ce qui peut effectivement être expédié au moyen des voies ferrées et des pipelines existants.

Si nous profitons d'un accès suffisant aux pipelines pour rejoindre nos marchés existants et avoir la possibilité d'en exploiter de nouveaux, nous pourrions tirer de nos produits une valeur bien plus grande que ce qu'il nous est possible de faire actuellement. Le gouvernement fédéral doit intervenir et faire sa part en réglant pour de bon le problème de l'accès aux marchés. Le Canada ne devrait pas adopter une nouvelle loi qui agira pour nous comme un obstacle de plus et ouvrira la porte à d'autres pays qui n'ont pas adopté de normes environnementales régissant la production et le transport comme c'est le cas du Canada.

Nous sommes fiers de la performance environnementale et de la capacité d'innovation de notre secteur énergétique. Nous exhortons le gouvernement fédéral à manifester sa confiance envers l'Alberta et nos produits — le véritable moteur économique de ce pays — en renonçant au projet de loi C-48.