



**SIERRA
CLUB BC**

301-2994 Douglas Street
Victoria, B.C. V8T 4N4

T (250) 386-5255
F (250) 386-4453

E info@sierraclub.bc.ca
W www.sierraclub.bc.ca

Mémoire présenté au Comité sénatorial permanent des transports et des communications concernant le projet de loi C-48, Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers

Le 3 mai 2019

Caitlyn Vernon, directrice des campagnes

caitlyn@sierraclub.bc.ca

Téléphone : 250-386-5255, poste 222

Merci de cette occasion de faire part de nos observations à propos du projet de loi C-48. Le présent mémoire du Sierra Club BC exposera :

- 1) le soutien du Sierra Club BC à la loi et l'historique de notre présence au sein de la région;
- 2) le large soutien à une interdiction législative des pétroliers;
- 3) les richesses uniques de la côte nord de la Colombie-Britannique, qui nécessitent un tel moratoire relatif aux pétroliers;
- 4) les secteurs dans lesquels cette loi constitue déjà un compromis.

Soutien du Sierra Club BC au projet de loi C-48

Le Sierra Club BC appuie fermement le projet de loi C-48 et applaudit le gouvernement fédéral d'avoir déposé la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers le long de la côte nord de la Colombie-Britannique.

Le Sierra Club BC est un organisme de bienfaisance enregistré présent en Colombie-Britannique depuis 50 ans. Notre mandat est de défendre la nature sauvage et la faune de la Colombie-Britannique dans le contexte urgent des changements climatiques. Notre travail, y compris les efforts consacrés au soutien du moratoire relatif aux pétroliers le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, est fondé sur l'orientation donnée par notre conseil d'administration originaire de la Colombie-Britannique et les commentaires de nos 36 000 adhérents.

La présence du Sierra Club BC dans la région date d'aussi loin que la campagne en faveur du Sud de l'île Moresby, qui a été couronnée en 1988 par la création de la réserve de parc national et site du patrimoine haïda Gwaii Haanas, sur Haida Gwaii, et par la création en 1994 du parc provincial Khutzymateen sur la côte nord.

Le Sierra Club BC a œuvré pendant plus de deux décennies à la protection des écosystèmes de la forêt pluviale du Grand Ours, sur la côte nord et la côte centrale de la Colombie-Britannique. Ces efforts ont contribué à la conclusion en 2016 d'une entente de protection de la forêt pluviale du Grand Ours, reconnue mondialement et récipiendaire de prix, ainsi qu'à un soutien à l'endroit des Premières Nations côtières pour l'établissement du réseau Coastal Guardian Watchmen Network afin de surveiller leurs territoires. Depuis 2010, le Sierra Club BC a mis en lumière les nombreuses façons dont un écosystème marin en santé est nécessaire pour l'intégrité écologique de la faune et de la forêt pluviale côtière, ainsi que pour le bien-être correspondant des humains. Nous continuons à participer à la mise en œuvre de l'entente de protection de la forêt pluviale du Grand Ours.

Un large appui à la loi

Bon nombre de voix venant de tous les horizons réclament depuis des années que la côte nord de la Colombie-Britannique soit protégée en permanence contre les pétroliers. Les Premières Nations côtières, une alliance de neuf Premières Nations de la région, ont déclaré en 2010 l'interdiction dans leurs eaux territoriales des pétroliers transportant du pétrole brut. Plusieurs municipalités et districts régionaux du Nord ont pris des positions s'opposant à la circulation des pétroliers et l'Union of B.C. Municipalities a adopté une résolution appelant le gouvernement fédéral à légiférer une interdiction des pétroliers le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. L'Union of British Columbia Indian Chiefs a publiquement apporté son soutien au projet de loi C-48ⁱ.

Des syndicats, notamment l'United Fishermen and Allied Workers' Union (Unifor), le Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes et le Prince Rupert District Teachers' Union ont appuyé le projet de loi C-48ⁱⁱ. Plus de 30 groupes communautaires et environnementaux du Nord de la Colombie-Britannique et de l'ensemble du Canada ont appuyé l'interdiction des pétroliers le long de la côte nord du Pacifique prévue par la loi et ont applaudi le projet de loi C-48ⁱⁱⁱ.

Plus de 12 000 Canadiens ont signé une pétition à la Chambre des communes pour demander une interdiction des pétroliers le long de la côte nord du Pacifique, pétition lancée en 2018 par Marilyn Slett, présidente des Premières Nations côtières et chef élue du conseil tribal des Heiltsuks^{iv}.

Dans la vague de fond de l'opposition publique au projet d'oléoduc et de terminal maritime pétrolier Northern Gateway d'Enbridge, de nombreux exemples illustrent le soutien à une interdiction des pétroliers le long de la côte nord. Dès juin 2013, 160 Premières Nations, 31 gouvernements municipaux, 2 districts régionaux, l'Union of B.C. Municipalities, 6 syndicats et plus de 250 000 manifestations publiques individuelles avaient exprimé ouvertement une opposition au projet d'oléoduc et de terminal maritime pétrolier Northern Gateway d'Enbridge^v. Grâce à la participation de 4 809 donateurs et de 140 entreprises ainsi qu'à la tenue de plus de 75 événements

communautaires organisés par la base^{vi}, on a réuni plus de 600 000 \$ afin d'appuyer les contestations judiciaires des Autochtones visant à protéger la côte contre les pétroliers.

En outre, plusieurs voix se sont élevées, dans le cadre du flot de sympathie et de dons financiers à la Nation Heiltsuk qui a fait suite au déversement causé par le *Nathan E. Stewart* en 2016, afin de souligner la nécessité d'une interdiction permanente des pétroliers pour éviter de tels désastres à l'avenir.

Il est utile de signaler que ce large appui vise une interdiction *permanente* des pétroliers. Il s'inscrirait en faux contre l'intention du législateur de modifier la loi afin d'y inclure une clause prévoyant un réexamen après une certaine période. La protection de la richesse écologique de la région et de la culture et des économies qui dépendent d'une côte en santé exige d'adopter la loi sans un tel amendement.



Photos : Andrew S. Wright

Richesses uniques de la côte nord de la Colombie-Britannique

La diversité des voix demandant une interdiction permanente des pétroliers le long de la côte nord de la Colombie-Britannique témoigne des riches écosystèmes marins uniques de la région qui soutiennent les collectivités, les cultures autochtones et les moyens de subsistance, notamment la pêche commerciale et le tourisme en milieu sauvage. Les collectivités et l'économie de la côte dépendent d'un environnement marin intact.

Plusieurs études scientifiques ont fait état de l'abondance des espèces de poissons, de mollusques et de crustacés, de mammifères marins et d'oiseaux dans la région. Pêches et Océans Canada classe près de la moitié de la région en tant que « zones d'importance écologique et biologique » en fonction des critères adoptés par la Convention sur la diversité biologique^{vii}. La région abrite en outre plusieurs récifs anciens d'éponges siliceuses uniques au monde et très fragiles, dont l'âge est évalué à 9 000 ans et qu'on a déjà crus disparus dans le monde entier^{viii}.

Bien sûr, la forêt pluviale du Grand Ours, avec sa richesse écologique de renommée internationale dépend aussi d'un environnement marin en santé. Le long de la côte nord

de la Colombie-Britannique, terre et mer sont inextricablement liées. L'ours esprit, qui ne vit nulle part ailleurs sur terre, dépend du saumon; les loups côtiers nagent dans la mer pour chasser le phoque et les arbres croissent plus vite les années où la migration anadrome des saumons est bonne. L'interconnexion est telle qu'un déversement d'hydrocarbures dans l'environnement marin aurait un impact grave et néfaste sur la faune terrestre et les écosystèmes forestiers ainsi que les emplois qu'ils soutiennent.



Photo : Andrew S. Wright

Les forêts pluviales côtières tempérées n'ont jamais couvert plus de 0,5 % des terres émergées de la planète. La plupart d'entre elles ont été coupées. La forêt pluviale du Grand Ours est la plus vaste forêt pluviale côtière tempérée encore intacte.

Un déversement d'hydrocarbures menacerait tous les efforts novateurs et à long terme de conservation de la forêt ainsi que les efforts de développement économique des collectivités que les groupes environnementaux, les Premières Nations, l'industrie et d'autres, y compris le gouvernement de la Colombie-Britannique, ont consenti au cours des deux dernières décennies.

Les Britanno-Colombiens et le monde se sont unis afin de mettre un terme aux coupes industrielles non durables dans la région et se sont réjouis lorsqu'un engagement à l'égard de la conservation à long terme de la forêt pluviale a été obtenu, en 2006. Les ours esprits, les arbres vieux de mille ans, les cultures autochtones et les voies navigables luxuriantes ont inspiré les Britanno-Colombiens, les Canadiens et les gens du monde entier. La forêt pluviale du Grand Ours est devenue un lieu bien connu.

À la suite de l'entente intergouvernementale sur la forêt pluviale du Grand Ours, dont la gestation a pris de nombreuses années et qui a été annoncée en 2006, de nouvelles zones protégées ont été établies sur la côte centrale, la côte nord et Haida Gwaii. Les Premières Nations de la région ont signé des protocoles de réconciliation avec la

province qui précisaient des ententes de partage des recettes tirées des ressources et instaurent une approche plus collaborative du processus décisionnel relatif aux terres et aux ressources. Une foresterie ayant plus de doigté et la gestion écosystémique sont mises en œuvre dans la région.

L'entente sur la forêt pluviale du Grand Ours a permis d'obtenir 120 millions de dollars de financement de conservation afin d'appuyer la transition vers une économie de conservation. Cet investissement financier comprenait 30 millions de dollars de fonds fédéraux, 30 millions de dollars de fonds provinciaux et 60 millions de dollars de fonds privés.

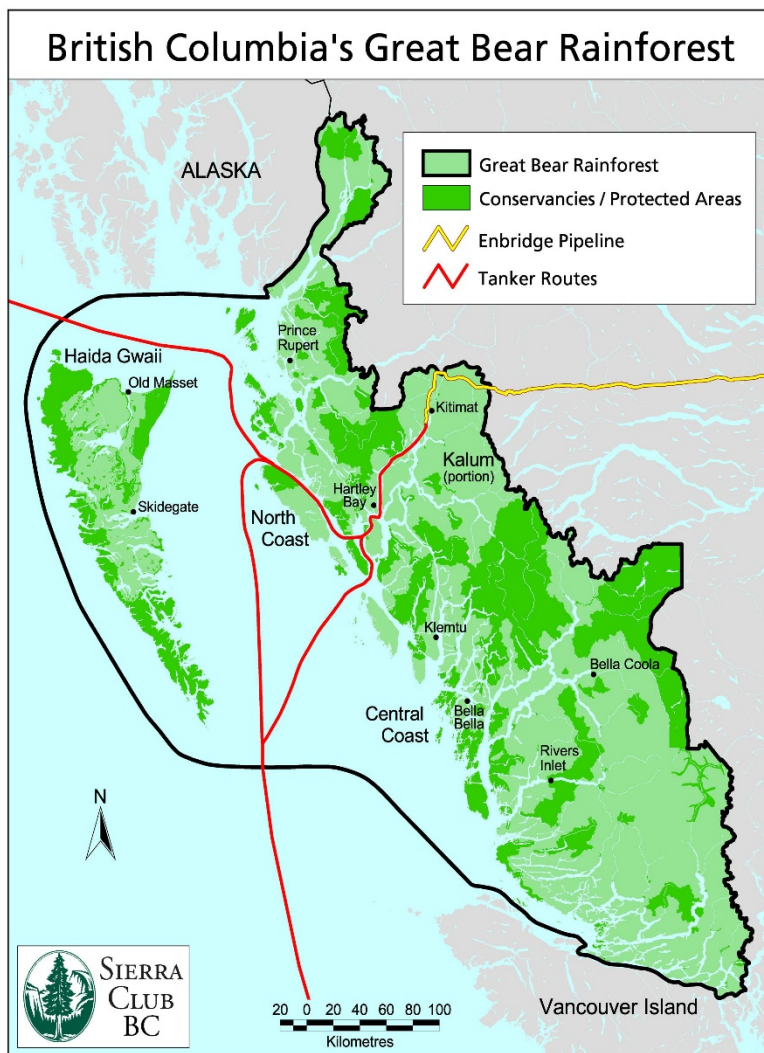
Les 30 millions de dollars de fonds fédéraux versés à Coast Funds, l'organisme créé afin d'administrer les investissements, ont servi jusqu'à maintenant à générer 286 millions de dollars d'investissements directs dans la région (dont 100 millions de dollars conservés dans Coast Funds). Il s'agit d'un rendement de 950 % du capital investi à l'origine par le gouvernement fédéral. En outre, ces investissements ont mené à la création de 100 nouvelles entreprises et de plus de 100 nouveaux emplois permanents. Les entreprises ont généré à elles seules plus de 85 millions de dollars en recettes fiscales^{ix}.

Le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique promettait dans son engagement de préserver la forêt pluviale du Grand Ours et d'améliorer le bien-être des collectivités qui y vivent et en dépendent. L'entente de conservation et les avantages économiques associés pour les collectivités côtières seraient cependant mis en péril par un déversement d'hydrocarbures si le projet de loi C-48 n'est pas adopté. Lorsque même les arbres sont nourris par le saumon, ce qui se passe dans l'environnement marin a une incidence sur la forêt. Toutes les données probantes indiquent que, si on laisse les pétroliers circuler dans ces eaux, la question n'est pas tant de savoir s'il y aura un déversement d'hydrocarbures, mais quand. On sait aussi que plus de 85 % du déversement sera impossible à nettoyer, une statistique dérivée de parties du monde beaucoup plus accessibles et moins exposées au mauvais temps que la côte nord de la Colombie-Britannique.



Photo : Christina Mittermeier, ILCP

La carte ci-après a été produite en 2012 afin d'illustrer les conséquences qu'aurait un déversement causé par un pétrolier pour les zones protégées de la forêt pluviale du Grand Ours.



Forêt pluviale du Grand Ours de la Colombie-Britannique

Forêt pluviale du Grand Ours
 Zones de conservation/Zones protégées
 Oléoduc d'Enbridge
 Routes des pétroliers

Secteurs dans lesquels la loi constitue déjà un compromis

Certains sénateurs ont appelé à un « compromis », tel qu'un corridor nordique; la loi est cependant déjà un compromis. Nous accueillons chaleureusement et nous appuyons le projet de loi C-48, tout en étant conscients que ce que nous demandons depuis des

années allait plus loin. Toute proposition de réduire encore les protections côtières prévues par la loi n'est pas un compromis, mais plutôt la négation de la raison d'être de la loi.

Voici ci-après les secteurs dans lesquels nous avons défendu au fil des ans un renforcement du projet de loi.

a) Empêcher les superpétroliers de transporter des produits pétroliers raffinés, plus légers, dans la région

Il existe à l'heure actuelle deux propositions de raffinerie de pétrole et de transport associé par superpétrolier du pétrole raffiné le long de la côte nord de la Colombie-Britannique qui ont été incluses dans le processus fédéral d'évaluation environnementale : le projet Clean Refinery à Kitimat et le projet Future Energy Refinery. La viabilité économique de ces projets de raffinerie soulève des doutes. Cependant, la protection de la côte nord de la Colombie-Britannique contre les pétroliers ne devrait pas être laissée aux conditions du marché; cette protection devrait être assurée par une loi interdisant les pétroliers et qui protégerait contre tout risque de déversement d'hydrocarbures causé par les pétroliers. La raison d'être de l'interdiction des pétroliers, qui vise à protéger les écosystèmes, les collectivités et l'économie de la région des risques de déversement d'hydrocarbures, s'applique de la même façon aux pétroliers transportant des produits raffinés que du brut. Il est donc nécessaire d'adopter une interdiction claire et ferme s'appliquant au transport en vrac de tous les types de produits pétroliers. Le Canada indique explicitement que son approche de l'interdiction des pétroliers ne couvrira pas les produits pétroliers raffinés, tels que l'essence, le carburéacteur et le propane. Ce sont les types de produits que les projets de raffinerie visent à produire et à exporter par superpétrolier via les eaux de la côte nord de la Colombie-Britannique. Par exemple, Kitimat Clean Ltd. propose de raffiner du bitume en produits tels que l'essence, le carburéacteur et le propane, et d'exporter ces produits par très gros transporteur de brut via le chenal Douglas. Comme l'approche proposée par le Canada n'appliquerait pas l'interdiction des pétroliers à ces types de produits pétroliers raffinés, elle n'empêcherait pas de très gros transporteurs de brut remplis d'essence, de carburéacteur ou de propane d'entrer et de sortir des terminaux maritimes de la côte nord de la Colombie-Britannique^x.

En outre, l'interdiction des pétroliers ne s'appliquerait pas aux produits pétroliers raffinés classés dans la catégorie des « hydrocarbures non persistants », qui couvre au moins une partie des produits pétroliers transportés en ce moment par chaland-citerne. Par conséquent, l'approche de l'interdiction des pétroliers proposée par le Canada permettrait de toute évidence que le transport de pétrole par chaland-citerne se poursuive le long de la côte nord de la Colombie-Britannique^{xi}.

Bien que les habitants de la région expriment leurs inquiétudes depuis des années, l'enjeu des chalands-citernes sillonnant les eaux de la côte nord de la

Colombie-Britannique a obtenu une notoriété nationale à l'automne 2016 avec l'échouage du remorqueur *Nathan E. Stewart*, qui escortait le chaland-citerne DBL 55 vide (heureusement). Le naufrage du remorqueur a entraîné le déversement dans l'océan de plus de 100 000 litres de carburant diesel et de plus de 2 000 litres de lubrifiant industriel, provoquant la fermeture de la cueillette des mollusques dans le secteur. Le remorqueur est demeuré au fond de l'océan pendant plus d'un mois avant son enlèvement par une grue géante en novembre 2016. La chef Marilyn Slett, de la Nation Heiltsuk, a qualifié l'incident de « catastrophe écologique » et les conséquences auraient pu être exponentiellement pires si le chaland-citerne remorqué par le *Nathan E. Stewart* avait été complètement chargé de son fret habituel de produits pétroliers raffinés^{xii}.

La Nation Heiltsuk a décrit le déversement comme « une atteinte catastrophique à nos sources alimentaires, à notre culture et à notre économie » [TRADUCTION] et souligné que les conséquences d'un déversement comprennent la perte de la cueillette commerciale des ressources marines, la perte des droits autochtones associés à l'alimentation ainsi que des répercussions relatives à l'importance sociale et cérémonielle des ressources marines^{xiii}.

Cet incident montre les dommages environnementaux, économiques et culturels pouvant découler d'un déversement de produits pétroliers raffinés. Il n'existe pas de bonne manière d'atténuer le risque ou les dommages causés par un grand déversement dans les conditions normales régnant sur la côte nord : mauvais temps, éloignement et proximité de zones sensibles.

Le Sierra Club BC propose pour cette raison que la portée de la loi soit étendue afin de couvrir les produits pétroliers raffinés.

b) Diminution du tonnage permis

Au sens strict de la loi, l'interdiction par le gouvernement fédéral des pétroliers transportant du brut n'interdirait pas vraiment la présence de ces pétroliers. L'approche du Canada interdirait plutôt aux navires, y compris aux pétroliers, d'entrer ou de sortir des ports et des installations maritimes avec une cargaison de plus de 12 500 tonnes de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants. En d'autres mots, dans le cadre de l'approche proposée par le Canada, il serait légalement permis aux pétroliers d'exporter ou d'importer des volumes plus modestes de pétrole brut dans la région d'interdiction, pourvu que chaque navire se conforme au plafond de 12 500 tonnes. Cela soulève la question de savoir si ce plafond est assez strict pour vraiment dissuader les promoteurs de présenter de grands projets qui augmenteraient considérablement les expéditions maritimes de pétrole brut dans la région^{xiv}.

En outre, l'approche proposée par le Canada de l'interdiction des pétroliers n'empêcherait pas les expéditions par chaland-citerne qui ont déjà lieu. Le Canada a proposé que l'interdiction des pétroliers n'interdise que les expéditions de plus de

12 500 tonnes afin de s'assurer qu'aucune expédition de produits pétroliers ayant déjà lieu ne soit menacée. Les expéditions actuelles par chaland-citerne, tel que celle du *Nathan E. Stewart* qui s'est échoué en territoire heiltsuk, se trouvent sous le plafond des 12 500 tonnes et ne seront donc pas visées par l'interdiction.

Le Sierra Club BC est d'avis que l'interdiction des pétroliers devrait s'appliquer au transport de pétrole par les chalands-citernes, dont la taille est considérablement plus importante que celle des navires approvisionnant en carburant les collectivités côtières de la région. Selon le rapport de Transports Canada intitulé *Réapprovisionnement en hydrocarbures des collectivités et des industries de la côte Nord de la Colombie-Britannique*, les chalands réapprovisionnant la côte nord de la Colombie-Britannique peuvent transporter des cargaisons allant de 1 600 à 3 200 tonnes^{xv}. Un plafond de 3 200 tonnes permettrait donc de poursuivre les expéditions de carburant aux collectivités tout en interdisant les expéditions plus importantes des chalands-citernes qui transitent en ce moment par la région au cours de leurs déplacements entre l'État de l'Alaska et l'État de Washington.

Le Sierra Club BC propose pour ces raisons que l'interdiction des pétroliers interdise le transport de plus de 3 200 tonnes de pétrole, le terme pétrole désignant le pétrole brut et les produits pétroliers raffinés.

c) Élargissement de la zone géographique

Le Canada a proposé que l'interdiction ne s'applique qu'aux entrées et aux sorties des ports et des installations maritimes de la région et non pas aux navires qui traversent la région sans faire escale. Les chalands-citernes qui transportent du pétrole et transitent dans la région de la côte nord de la Colombie-Britannique au cours de leurs déplacements entre l'État de l'Alaska et l'État de Washington ne font pas escale dans les ports de la côte nord de la Colombie-Britannique et ne seraient donc pas concernés par l'interdiction^{xvi}. Ces expéditions pourraient plutôt être regroupées sur des pétroliers se déplaçant hors de la zone d'exclusion volontaire des pétroliers, bien au large de la côte de la Colombie-Britannique, puis transférées sur de plus petits navires qui procéderont au réapprovisionnement des collectivités du Sud-Est de l'Alaska.

Le Sierra Club BC propose que le projet de loi C-48 soit modifié afin d'interdire les navires transportant plus de 3 200 tonnes de pétrole de toute la zone géographique du détroit d'Hecate, de l'entrée Dixon et du bassin de la Reine-Charlotte.

d) Imposition de limites au pouvoir ministériel d'exemption

La disposition de la loi relative à l'exemption est en ce moment si vaste qu'elle crée une incertitude pouvant être utilisée à des fins contraires à l'intention de la loi. Le Sierra Club BC appuie les recommandations de la West Coast Environmental Law Association de limiter l'utilisation du pouvoir d'exemption aux situations d'urgence et d'imposer un

délai d'expiration d'un an aux ordonnances d'exemption, assorti de la possibilité de décréter des prolongations d'un an, le cas échéant.

Conclusion

En conclusion, le Sierra Club BC félicite le gouvernement fédéral de légiférer une interdiction des pétroliers le long de la côte nord de la Colombie-Britannique et invite le Sénat à adopter le projet de loi C-48. La loi prescrit le strict minimum nécessaire afin de protéger les écosystèmes, les collectivités, les cultures et les moyens de subsistance dans la région. Elle constitue déjà un compromis et ne va pas aussi loin que ce qui était demandé sur les plans de la portée géographique, du seuil de tonnage, de l'inclusion des produits pétroliers raffinés et des limites au pouvoir ministériel d'exemption. Éliminer une seule des protections qu'elle prévoit ne constituerait pas un compromis, mais viderait la loi de son sens. Compte tenu de l'importance mondiale unique de la région de la forêt pluviale du Grand Ours ainsi que du large appui à un moratoire permanent relatif aux pétroliers, nous invitons le Sénat à adopter le projet de loi C-48 sans aucun amendement.



Photo : Andrew S. Wright

ⁱ Union of BC Indian Chiefs (avec plusieurs autres groupes), *Letter Re: Support for Bill C-48*, 3 octobre 2017, <https://www.wcel.org/sites/default/files/publications/2017-10-03-billc-48-openletter-final.pdf> (« Lettre de soutien au projet de loi C-48 ».)

ⁱⁱ *Ibid.*

ⁱⁱⁱ *Ibid.* et *Letter Re: Commitment to introduce legislated ban on oil tanker traffic on British Columbia's north coast*, 13 novembre 2015,

https://www.wcel.org/sites/default/files/old/files/publications/201511_tanker_ban_open_letter.pdf.

^{iv} *Pétition E-1601*, mars 2018, <https://petitions.noscommunes.ca/fr/Petition/Details?Petition=e-1601>.

^v Sierra Club BC, fiche d'information médias, 14 juin 2013, <http://sierraclub.bc.ca/wp-content/uploads/Our-Final-Argument-Media-Backgrounder-June-14-2013.pdf>.

^{vi} *Pull together*, initiative conjointe du Sierra Club BC et de RAVEN Trust.

^{vii} West Coast Environmental Law Association, <https://www.wcel.org/sites/default/files/publications/KeepingOurCoastClean.pdf>.

^{viii} Pêches et Océans Canada, [La protection des récifs d'éponges siliceuses datant du Jurassique : une autre étape vers la réalisation des objectifs de conservation marine du Canada](#), communiqué de presse, 16 février 2017.

^{ix} <https://coastfunds.ca/>; pour de plus amples renseignements, communiquer avec Laura Hope, responsable des communications : laura@coastfunds.ca.

^x Extrait de West Coast Environmental Law Association, [Will the Pacific North Coast Oil Tanker Ban Hold Water?](#).

^{xi} *Ibid.*

^{xii} *Ibid.*

^{xiii} Slett, Marilyn, conseillère en chef, et Harris, Jaimie, conseiller, <https://theyee.ca/Opinion/2017/08/30/About-World-Class-Spill-Response/>.

^{xiv} Extrait de West Coast Environmental Law Association, *op.cit.*

^{xv} Transports Canada, [Réapprovisionnement en hydrocarbures des collectivités et des industries de la côte Nord de la Colombie-Britannique](#).

^{xvi} Extrait de West Coast Environmental Law Association, *op.cit.*