

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

Le 8 avril 2019 | Gavin Smith, avocat interne

I. INTRODUCTION ET RÉSUMÉ

1. La West Coast Environmental Law Association (« West Coast ») appuie le projet de loi C-48, Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers.
2. Le projet de loi C-48 vise à protéger un endroit éloigné et important sur le plan écologique contre l'introduction d'un risque qui n'y existe pas actuellement, à savoir l'introduction de pétroliers transportant du pétrole brut en vrac. Les pétroliers bruts ne circulent pas dans les eaux de la côte nord de la Colombie-Britannique en raison d'un demi-siècle d'efforts réguliers et passionnés déployés par les Nations autochtones, les collectivités du Nord et les partisans à travers la Colombie-Britannique et le Canada.
3. La West Coast limitera les présentations à deux domaines qui, nous l'espérons, offriront un contexte utile au Comité dans son examen du projet de loi C-48 :
 - i. Le contexte historique du moratoire sur les pétroliers de la côte nord de la Colombie-Britannique qui remonte aux années 1970;
 - ii. D'autres exemples provenant du monde entier de pétroliers et de navires visés par des moratoires et des interdictions, qui ont été adoptés dans la loi nationale pour des raisons environnementales.
4. Nous offrons ce contexte au Comité étant donné que nous estimons qu'il démontre ce qui suit :
 - i. L'absence actuelle de transport de pétrole brut en vrac dans le détroit d'Hecate, le détroit de la Reine-Charlotte et l'entrée Dixon (la « côte nord de la Colombie-Britannique ») n'est pas le fruit du hasard. Au cours des 50 dernières années, il y a eu de multiples propositions qui auraient pu amener des pétroliers transportant du pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique, mais cela ne s'est pas produit en raison du travail soutenu des résidents de la côte nord de la

Colombie-Britannique, ainsi que d'autres Britanno-Colombiens et Canadiens, pour protéger la région.

- ii. Le moratoire sur les pétroliers de la côte nord de la Colombie-Britannique n'est pas une nouvelle mesure. Au contraire, un moratoire stratégique fédéral sur les pétroliers transportant du pétrole brut dans les eaux de la côte nord de la Colombie-Britannique a été annoncé au début des années 1970. Bien que ce moratoire informel n'ait pas été juridiquement contraignant, il a entraîné une protection *de facto* de la côte nord de la Colombie-Britannique contre la circulation des pétroliers transportant du pétrole brut. Le projet de loi C-48 découle de cette histoire unique et reflète l'engagement du gouvernement fédéral à « officialiser » légalement cette politique de longue date.
- iii. Le moratoire sur les pétroliers que le projet de loi C-48 vise à officialiser ne vise pas le pétrole de l'Alberta. Le moratoire sur la côte nord de la Colombie-Britannique a été établi et maintenu au fil du temps afin de protéger la région contre les propositions qui auraient mis en cause des pétroliers transportant du pétrole brut américain, ainsi que du pétrole brut provenant d'autres destinations internationales, et il a été appliqué parallèlement à un moratoire sur l'exploitation des réserves pétrolières extracôtières de la Colombie-Britannique. En d'autres termes, le moratoire relatif aux pétroliers de la côte nord de la Colombie-Britannique vise à protéger la côte nord de la Colombie-Britannique des risques posés par les pétroliers de brut et ce, peu importe l'origine du pétrole que contiennent ces pétroliers.
- iv. Le projet de loi C-48 n'est pas le seul. D'autres pays (et en fait le Canada lui-même) ont utilisé des lois nationales pour mettre en œuvre des moratoires et des interdictions de nature générale relatifs aux pétroliers ou aux navires pour des raisons environnementales. Le projet de loi C-48 est un exercice valide de la compétence du Canada, et les suggestions selon lesquelles le moratoire nuira à la réputation économique ou juridique internationale du Canada sont difficiles à concilier avec la présence d'autres exemples internationaux de cette approche.

II. CONTEXTE HISTORIQUE DU MORATOIRE SUR LES PÉTROLIERS DE LA CÔTE NORD DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

5. Après la proposition du projet *Northern Gateway* de la compagnie Enbridge, le gouvernement fédéral a annoncé en 2009 qu'il n'y avait pas de politique sur le moratoire relatif aux pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique (tout en reconnaissant que

le Canada maintient un moratoire stratégique sur l'exploration et l'exploitation pétrolières en Colombie-Britannique – discuté ci-dessous). Le Canada a de plus déclaré que toute mention antérieure par le gouvernement fédéral d'un tel moratoire sur les pétroliers était une erreur¹.

6. En fin de compte, tout débat sur l'existence d'une politique sur le moratoire relatif aux pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique en 2009 est purement théorique, parce qu'un moratoire stratégique n'était pas juridiquement contraignant de toute façon.
7. Ce qui est pertinent dans le récit historique ci-dessous, c'est que, au fil de nombreuses décennies, le gouvernement fédéral a pris et a maintenu à maintes reprises des décisions stratégiques pour empêcher les pétroliers de pétrole brut, et l'exploitation du pétrole brut en général, de se rendre sur la côte nord de la Colombie-Britannique. Ce qui est tout aussi clair, c'est que ces décisions ont été prises en réponse aux indications répétées du public selon lesquelles les risques posés par les pétroliers n'étaient pas considérés comme acceptables à la lumière des valeurs écologiques, culturelles et économiques actuelles en jeu dans la région.

Annnonce d'un moratoire sur la côte nord de la Colombie-Britannique en réponse aux pétroliers en provenance de Valdez, en Alaska

8. À la suite de la découverte de pétrole dans la Prudhoe Bay, en Alaska, des plans ont été avancés à partir de la fin des années 1960 pour le pipeline Trans-Alaska (« TAPS »), avec un terminal maritime à Valdez, en Alaska. Les routes de navigation potentielles des pétroliers transportant du pétrole brut du TAPS et les risques de déversement qu'ils poseraient sur la côte de la Colombie-Britannique sont devenus une préoccupation d'importance provinciale et nationale au Canada.
9. Un Comité spécial de la Chambre des communes sur la pollution environnementale, présidé par David Anderson, député d'arrière-ban de la Colombie-Britannique (devenu ministre du Cabinet fédéral entre 1993 et 2004), a été mis sur pied en 1970 et a tenu des audiences sur la circulation proposée de pétroliers dans le cadre du TAPS².
10. De plus, en 1970, M. Anderson et la Fédération canadienne de la faune, ainsi que des groupes environnementaux américains, ont intenté un litige aux États-Unis en vue d'interdire au Secrétaire d'État de l'intérieur de délivrer les permis requis pour le TAPS, pour plusieurs raisons³.

11. En février 1971, l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique a adopté la motion suivante à l'unanimité :

Que la Chambre exprime au gouvernement fédéral ses profondes réserves au sujet du désastre écologique qui engloutira la côte de la Colombie-Britannique à la suite de la construction d'un pipeline Trans-Alaska et du transport du pétrole par superpétrolier au large des côtes de la Colombie-Britannique. Nous demandons au gouvernement fédéral d'utiliser toutes les ressources à sa disposition pour persuader le gouvernement américain d'utiliser d'autres méthodes de transport du pétrole brut de l'Alaska aux États-Unis⁴.

12. En juin 1971, le Comité spécial sur la pollution de l'environnement a déposé le rapport suivant :

En résumé, votre Comité conclut que l'établissement de la route pétrolière proposée causerait de graves dommages environnementaux et d'importantes pertes économiques aux Canadiens. Le Comité prend note avec approbation des discussions en cours entre les gouvernements des États-Unis et du Canada à ce sujet et exhorte le gouvernement canadien à s'opposer vigoureusement à l'établissement de la route pétrolière proposée entre l'Alaska et l'État de Washington⁵.

13. Dans ce contexte de pressions croissantes exercées sur le gouvernement canadien, M. Anderson raconte sa participation personnelle à un engagement stratégique pris par le Canada en 1971 en vue d'interdire les pétroliers transportant du pétrole brut à partir des eaux au large de la côte nord-ouest du Canada fondé sur le soutien des résidents de la côte, des Premières Nations et des Canadiens à travers le pays⁶ :

Une interdiction par le gouvernement canadien de tout trafic futur était importante pour ma poursuite, car elle démontrerait que les objections canadiennes, d'une part, ne se limitaient pas à moi et à la Fédération canadienne de la faune, qui s'était jointe à moi dans cette poursuite, mais au Canada en général.

Deuxièmement, cela montrerait que les oppositions canadiennes ne se limitaient pas au trafic de pétroliers américains en provenance du port en construction à Valdez, en Alaska, mais qu'elles s'appliquaient à tout le trafic de pétroliers, peu importe l'origine.

[Le premier ministre Pierre Elliott] Trudeau n'a pas pris la décision à la légère. Il m'avait invité à son bureau le soir où il a pris la décision [...]

Alors ce soir-là, je suis allé à son bureau avec une certaine inquiétude, n'étant pas certain de la décision qu'il prendrait [...] L'interdiction a été annoncée, une interdiction qui a été respectée par tous les premiers ministres subséquents, à l'exception de Stephen Harper⁷.

14. Le 15 mai 1972, la Chambre des communes a adopté la motion suivante à l'unanimité :

Que cette Chambre, par la présente, déclare que le transport de pétrole par pétroliers le long de la côte de la Colombie-Britannique, de Valdez (Alaska) à Cherry Point (Washington), est contraire aux intérêts canadiens et notamment à ceux se rattachant à l'environnement.

De plus, que cette résolution soit immédiatement transmise au gouvernement des États-Unis d'Amérique afin que ce gouvernement soit informé de la préoccupation de la Chambre des communes du Canada au sujet du transport proposé de pétrole⁸.

15. La politique fédérale sur le moratoire relatif aux pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique a été mentionnée dans diverses déclarations et documents fédéraux au fil des ans, par exemple :

- i. En 1986, un comité d'évaluation créé conjointement par les gouvernements de la Colombie-Britannique et du Canada a déclaré dans son rapport que : « En 1972, le gouvernement fédéral a imposé un moratoire pour empêcher les pétroliers de brut de circuler par l'entrée Dixon, le détroit d'Hecate et le détroit de la Reine-Charlotte à destination du terminal du pipeline Trans-Alaska à Valdez, en Alaska⁹. »
- ii. En 2004, Ressources naturelles Canada a publié le mandat d'une commission d'examen public fédérale, qui indiquait ce qui suit : « En 1972, le gouvernement du Canada imposait un moratoire sur le trafic des pétroliers transportant du pétrole brut dans l'entrée Dixon, le détroit d'Hécate et le détroit de la Reine-Charlotte en raison des préoccupations liées aux éventuelles incidences environnementales¹⁰. »
- iii. Voici ce que dit le résumé législatif de la Bibliothèque du Parlement au sujet du projet de loi C-48 : « En 1972, le gouvernement fédéral a pris la décision d'imposer un moratoire sur la circulation de pétroliers de brut dans l'entrée Dixon, le détroit d'Hecate et le bassin de la Reine-Charlotte¹¹. »

Négociation d'une zone d'exclusion des pétroliers

16. Le litige intenté par M. Anderson, la Fédération canadienne de la faune et d'autres groupes a fini par donner lieu à une injonction en 1973 contre le secrétaire de l'Intérieur des États-Unis de délivrer des permis d'emprise pour le TAPS, en raison de la non-conformité aux aspects techniques de la *Mineral Leasing Act*¹². Toutefois, le Congrès américain est intervenu rapidement en adoptant la *Trans-Alaska Pipeline Authorization Act* afin de régler les problèmes et d'autoriser la construction rapide du TAPS¹³.

17. Avec la construction du TAPS qui est allée de l'avant et le transit des pétroliers du TAPS qui a commencé en 1977, le Canada et les États-Unis ont conclu une entente qui garderait les pétroliers du TAPS à l'extérieur des eaux de la côte nord de la Colombie-Britannique. Voici ce que disent les documents de la Garde côtière canadienne :

Les préoccupations environnementales ont donné lieu à un système de routage pour les pétroliers TAPS en 1977. Les routes ont été conçues de manière à ce que les pétroliers demeurent au-delà de 100 milles à l'ouest des îles de la Reine-Charlotte¹⁴.

18. Les itinéraires du TAPS de 1977 ont été établis par la Garde côtière américaine. Les membres du Cabinet fédéral de l'époque ont déclaré officiellement que c'était le résultat d'une entente entre le Canada et les États-Unis¹⁵.

19. Selon les documents de la Garde côtière canadienne, les itinéraires du TAPS de 1977 étaient impopulaires pour l'industrie des pétroliers et, en 1982, ils ont été annulés par la Garde côtière américaine. Cela a mené à des négociations entre la Garde côtière canadienne, la Garde côtière américaine et l'industrie des pétroliers, qui ont abouti à une entente en 1985 afin d'établir une zone d'exclusion provisoire des pétroliers, tandis que la Garde côtière canadienne a mené une « étude sur la dérive des pétroliers¹⁶ ».

20. La Garde côtière canadienne signale que cela a donné lieu par la suite à une entente sur une zone d'exclusion permanente et volontaire pour les pétroliers du TAPS :

Le 26 janvier 1988, des membres de la Garde côtière canadienne et de la garde côtière des États-Unis ont rencontré des représentants de l'*American Institute of Merchant Shipping*, à Seattle, pour discuter de l'étude sur la dérive des pétroliers et de la zone d'exclusion des pétroliers recommandée. Les trois parties ont accepté les résultats de l'étude. La zone d'exclusion des pétroliers constitue un secteur au large de la côte ouest du Canada, où les pétroliers désemparés dériveraient vraisemblablement vers la terre avant l'arrivée de remorqueurs d'assistance, lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises. Cette zone vise à « confiner les pétroliers chargés à l'ouest de la zone,

afin de protéger l'environnement et le littoral, si les pétroliers sont désemparés pendant le transit¹⁷. »

21. La zone d'exclusion des pétroliers et ses coordonnées sont incluses dans les Avis aux navigateurs du Canada¹⁸.
22. Peu après le désastre de l'Exxon Valdez, un organisme appelé Federal Internal Review of Tanker Safety – Prevention Group a publié en août 1989 un rapport intitulé *A Review of the Adequacy of the West Coast Tanker Exclusion Zone*. L'examen a permis de conclure que les pétroliers du TAPS respectaient la zone d'exclusion des pétroliers¹⁹.
23. Dans le contexte du projet de loi C-48, l'examen de 1989 sur la zone d'exclusion des pétroliers a également suggéré « un règlement donnant à la zone un statut juridique et contenant une disposition d'application de la loi. L'exigence la plus fondamentale du règlement serait l'exclusion des pétroliers de la zone²⁰. » De plus, le rapport a conclu ce qui suit : « Le principe des “zones d'exclusion” a été examiné pour toutes les régions du Canada et nulle part il n'a été jugé aussi directement applicable que sur la côte Ouest²¹. »

Proposition concernant le port pétrolier de Kitimat [West Coast Kitimat Oil Port Proposal] et commission d'enquête sur les ports de la côte Ouest [West Coast Oil Ports Inquiry]

24. Le TAPS n'était pas la seule proposition concernant la circulation de pétroliers dans les années 1970, qui présentait des répercussions sur la côte nord de la Colombie-Britannique.
25. En décembre 1976, la *Kitimat Oil Pipe Line Ltd.* a déposé une demande auprès de l'Office national de l'énergie et a présenté un mémoire TERMPOLE pour la construction d'un port de pétrole en eau profonde à Kitimat et d'un pipeline de pétrole brut connexe, afin d'importer du pétrole brut par pétrolier de l'Alaska, de l'Indonésie et du Moyen-Orient en vue de sa livraison aux marchés américains par le Canada²².
26. Pour y donner suite, le gouvernement fédéral a lancé, en 1997, des audiences publiques dans le cadre de la commission d'enquête sur les ports de pétrole de la côte Ouest à différents endroits en Colombie-Britannique²³.
27. Des préoccupations au sujet du port pétrolier de Kitimat ont également été exprimées en dehors du processus d'enquête. Par exemple, la Première Nation Gitga'at affirme ce qui suit :

[...] en 1977, les Gitga'ats ont barré la route au navire de croisière *Princess Patricia* qui passait par le canal Douglas, près de notre village d'Hartley Bay

(Colombie-Britannique). Le *Princess Patricia* transportait des cadres de l'industrie pétrolière et du secteur du transport maritime qui voulaient montrer aux représentants des médias, des relations publiques et des gouvernements se trouvant aussi à bord, le trajet qu'emprunteraient les pétroliers en route vers le terminal pétrolier de Kitimat (Colombie-Britannique), alors à l'état de projet. Le blocus des Gitga'ats visait à inciter les passagers du *Princess Patricia* à faire escale à Hartley Bay afin que le chef Johny Clifton puisse leur expliquer pourquoi les Gitga'ats ne pouvaient pas appuyer le projet²⁴.

28. Bien que le mandat de l'enquête ait initialement porté sur la proposition du port pétrolier de Kitimat, il a ensuite été élargi pour tenir compte des ports pétroliers de la côte ouest en général étant donné qu'une autre proposition avait été déposée par Trans Mountain Pipe Line Co. visant à concevoir et à relier un pipeline à flux alternatif à un quai élargi pour pétroliers à Cherry Point, à Washington²⁵.
29. Les procédures de l'enquête sur les ports de la côte ouest ont été compliquées par le fait que la proposition du port pétrolier de Kitimat et la proposition de Trans Mountain aient été retirées plus tard en 1977. Incidemment, la proposition de Trans Mountain a été retirée parce qu'elle a été rendue impossible par un amendement adopté par le Congrès américain qui interdisait l'agrandissement des installations de transbordement du pétrole brut à Puget Sound, écartant ainsi la proposition de Cherry Point (abordée plus en détail dans une section suivante)²⁶.
30. L'enquête a donc été ajournée en novembre 1977 et on lui a demandé de produire une déclaration des libérations plutôt qu'un rapport final. Pourtant, en janvier 1978, Kitimat Oil Pipeline Ltd. a annoncé qu'elle rétablissait sa proposition concernant le port pétrolier²⁷.
31. Dans ce contexte, alors que la proposition du port pétrolier de Kitimat était de nouveau active, la commission d'enquête sur les ports de la côte Ouest a publié son énoncé des travaux en février 1978, dans laquelle le commissaire Andrew Thompson a déclaré ce qui suit :

Malgré le fait que je connaisse bien cet historique d'opposition résolue au trafic des pétroliers, j'ai été surpris de la trouver si universelle. Au cours de mes réunions préliminaires dans l'ensemble de la province et des audiences officielles et communautaires de l'enquête qui ont eu lieu jusqu'à maintenant, les propositions relatives aux ports pétroliers ont inspiré peu de défenseurs, sauf les entreprises elles-mêmes. Je trouve alarmante cette opposition si véhémence. Qu'il s'agisse d'exploitants de motel, de pêcheurs sportifs, de travailleurs à terre, de naturalistes ou de simples citoyens, les gens sont indignés²⁸.

32. La *Déclaration des délibérations* n'a pas tiré de conclusions définitives, faisant remarquer qu'il faudrait tenir d'autres audiences et mener une étude connexe, mais elle en est venue à certaines conclusions, notamment :
- i. Si un port pétrolier est établi à Kitimat, il y aura inévitablement des déversements de pétrole sur la côte adjacente de la Colombie-Britannique;
 - ii. Le pétrole importé répondrait aux besoins en approvisionnement des États-Unis plutôt qu'à ceux du Canada à ce moment-là;
 - iii. Même si la politique énergétique souhaitable du Canada est de construire un port pétrolier à Kitimat, ce projet devrait être rejeté si les risques de déversement de pétrole sont trop élevés, tout comme les Américains ont rejeté les installations portuaires de Puget Sound pour transbordement²⁹.
33. Le mois de la publication de l'énoncé des travaux de la commission d'enquête, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il ne permettrait pas à la proposition portant sur le port pétrolier de Kitimat d'aller de l'avant³⁰. La décision du gouvernement était encore une fois un énoncé de politique. Cela ressort clairement des réponses des ministres aux questions posées à la Chambre des communes au sujet du rejet du port pétrolier de Kitimat par le Canada :
- i. « [...] si j'étais la société pétrolière de Kitimat ou toute autre société pétrolière, je réfléchirais à deux fois avant de présenter une demande, parce que le gouvernement du Canada a pris une décision très claire sur la question des ports pétroliers de la côte Ouest, reflétant notre point de vue selon lequel nous ne voyons pas la nécessité d'un port pétrolier de la côte Ouest dans un avenir prévisible. » (L'honorable Len Marchand, ministre d'État à l'Environnement)³¹;
 - ii. « [...] en droit, un consortium ou une société a le droit de présenter une demande et une soumission à l'Office national de l'énergie concernant la construction d'un pipeline vers toute destination proposée à partir de Kitimat. Le député sait également que, par un certain nombre d'énoncés de politique, le gouvernement a indiqué très clairement qu'il n'est pas en faveur d'un oléoduc qui emprunte cette voie. » (L'hon. Alastair Gillespie, ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources)³²;
 - iii. « Kitimat n'est pas une option; il est aussi mort qu'il peut l'être. » (L'honorable Len Marchand, ministre d'État à l'Environnement)³³

Moratoire sur l'exploitation pétrolière extracôtière sur la côte nord de la Colombie-Britannique

34. La Colombie-Britannique a également renoncé à l'exploitation des ressources pétrolières extracôtières sur la côte nord de la Colombie-Britannique afin de maintenir un niveau élevé de protection pour la région. En 1972, le gouvernement fédéral a adopté un moratoire sur les activités pétrolières et gazières au large de la Colombie-Britannique, qui a été décrit par des sources fédérales comme étant « le prolongement d'un moratoire [...] sur le trafic des pétroliers de brut dans l'entrée Dixon, le détroit d'Hécate et le détroit de la Reine-Charlotte³⁴ ». (Toutefois, comme il a été mentionné précédemment, le Canada a adopté en 2009 la position selon laquelle la référence à un tel lien entre le moratoire sur la zone extracôtière de la côte nord de la Colombie-Britannique et un moratoire sur les pétroliers était une erreur³⁵.)
35. Quoi qu'il en soit, il ne fait aucun doute qu'il existe un moratoire fédéral sur l'exploitation extracôtière en Colombie-Britannique. Ressources naturelles Canada décrit ainsi le moratoire extracôtier de la Colombie-Britannique :

Avant 1972, un certain nombre de permis d'exploration pétrolière et gazière étaient délivrés pour la zone extracôtière de la Colombie-Britannique. En raison de préoccupations environnementales, les droits en vertu de ces permis ont été suspendus à compter de 1972 par décret, formant ainsi un moratoire *de facto*.

Les décrets ont expiré le 5 mars 1982 [...]

À l'époque, le gouvernement a choisi de ne pas renégocier les permis dans la zone visée par le moratoire au large de la Colombie-Britannique, de sorte que le maintien du moratoire sur les activités pétrolières et gazières extracôtières au moyen d'une décision stratégique [...] le moratoire continue d'être maintenu au moyen de la politique gouvernementale³⁶.

36. Le gouvernement fédéral a envisagé à deux occasions de lever le moratoire sur l'exploitation pétrolière et gazière extracôtière en Colombie-Britannique, mais dans les deux cas, il a maintenu le moratoire.
37. Dans les années 1980, les gouvernements fédéral et de la Colombie-Britannique ont abandonné les travaux relatifs à un accord du Pacifique pour l'exploitation pétrolière et gazière extracôtière après que les Britanno-Colombiens eurent été témoins et aient subi les répercussions de deux déversements de pétrole sur la côte ouest : le déversement d'une barge-citerne à Nestucca en 1988, qui a entraîné l'envahissement de la côte par le

combustible de soute C³⁷, suivi du déversement de l'Exxon Valdez en 1989. Les gouvernements fédéral et de la Colombie-Britannique ont tous deux confirmé le moratoire sur l'exploitation pétrolière extracôtière en 1989³⁸.

38. Au début des années 2000, à la demande d'un nouveau gouvernement de la Colombie-Britannique, le Canada a encore une fois envisagé de lever le moratoire sur l'exploitation pétrolière extracôtière en Colombie-Britannique, mais, encore une fois, il l'a finalement maintenu. Parmi les documents ayant servi à éclairer la décision fédérale, il y avait le rapport de 2004 d'un comité d'examen public fédéral qui, d'après ses 22 volumes de transcriptions d'audience et ses 13 volumes d'observations écrites, a fait remarquer que « [a]u total, 75 % des participants souhaitent que le moratoire reste en place et 23 % espèrent qu'il sera levé³⁹ ».

Proposition Northern Gateway de la compagnie Enbridge

39. La proposition Northern Gateway de la compagnie Enbridge, aujourd'hui rejetée, aurait permis d'effectuer entre 190 et 250 appels de pétroliers par année vers un terminal maritime proposé à Kitimat, avec des pétroliers d'une capacité maximale de 320 000 tonnes de port en lourd⁴⁰. Cela a mené à des efforts considérables pour légiférer sur le moratoire relatif aux pétroliers de la côte nord de la Colombie-Britannique.
40. À la suite de la proposition Northern Gateway de la compagnie Enbridge, pas moins de six projets de loi d'initiative parlementaire ont été proposés entre 2008 et 2014 pour enchâsser une interdiction des pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique et, en 2010, une majorité de députés à la Chambre des communes ont adopté une motion demandant l'adoption d'une telle interdiction⁴¹.
41. Au cours des dernières années, il y a eu un fort appui généralisé en faveur d'une interdiction législative des pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique, par exemple :
- i. Les Premières nations côtières, « une alliance unique de neuf Premières Nations distinctes qui travaillent ensemble dans le but de protéger notre côte et d'améliorer la qualité de vie dans nos collectivités⁴² », ont déclaré une interdiction des pétroliers dans leurs eaux en 2010 avec la *Déclaration des Premières nations côtières*, et ont qualifié le projet de loi C-48 de « grand pas dans la bonne direction », exhortant à ce que le projet de loi soit adopté⁴³;
 - ii. La *Yinka Dene Alliance*, composée de six Premières Nations du centre-nord de la Colombie-Britannique, a publié une déclaration conjointe avec les

Premières nations de la côte à l'appui du gouvernement fédéral dans son engagement à adopter une loi interdisant les pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique⁴⁴;

- iii. L'Union des chefs indiens de la Colombie-Britannique a appuyé publiquement le projet de loi C-48⁴⁵;
- iv. Les gouvernement municipaux du nord-ouest de la Colombie-Britannique, y compris la ville de Prince Rupert, le village de la Reine-Charlotte, le district de Kitimat, la ville de Terrace, la ville de Smithers et le district régional de Skeena-Queen Charlotte, ont adopté des résolutions ou ont envoyé des lettres s'opposant à la circulation de pétroliers transportant du pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique, et/ou appuyant l'engagement du gouvernement fédéral à interdire officiellement les pétroliers transportant du pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique⁴⁶;
- v. L'Union des municipalités de la Colombie-Britannique a adopté une résolution demandant au gouvernement fédéral d'adopter une loi interdisant les pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique⁴⁷;
- vi. Des organisations syndicales, y compris la 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-48⁴⁸;
- vii. Plus de 30 groupes communautaires et environnementaux du nord de la Colombie-Britannique et de partout au Canada ont appuyé une interdiction législative des pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique et ont applaudi le projet de loi C-48⁴⁹;
- viii. En 2018, plus de 12 000 Canadiens ont signé une pétition à la Chambre des communes demandant une interdiction législative des pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique, initiative lancée par Marilyn Slett, présidente des Premières Nations côtières et chef élue du Conseil tribal Heiltsuk⁵⁰.

III EXEMPLES D'INTERDICTIONS LIÉES AUX BATEAUX DANS D'AUTRES PAYS

- 42. Cette section va au-delà du projet de loi C-48 dans le but de présenter des exemples d'autres pays qui ont eu recours à une loi nationale pour imposer des moratoires ou des

interdictions de nature générale en matière de pétroliers ou de navires pour des raisons environnementales.

43. Les exemples ne se veulent pas une liste exhaustive et ne se produisent pas dans des circonstances identiques au projet de loi C-48 ou dans la légalisation d'interdictions identiques. Les exemples visent plutôt à démontrer que le projet de loi C-48 n'est pas le seul; d'autres pays (et, en fait, le Canada lui-même) ont eu recours à la loi nationale pour imposer des moratoires ou des interdictions sur les navires afin de protéger l'environnement.

Restriction sur la circulation des pétroliers dans l'État de Washington

44. En 1977, la région de Puget Sound dans l'État de Washington comptait déjà un certain nombre de raffineries. Comme il a été mentionné dans la commission d'enquête fédérale sur les ports de pétrole de la côte Ouest susmentionnée, en 1977, une proposition visant à agrandir considérablement les installations d'amarrage des pétroliers à Cherry Point, dans l'État de Washington, a été présentée.
45. Le Congrès américain a mis fin à l'agrandissement proposé du port pour pétroliers de Cherry Point en 1977 en adoptant une loi interdisant au gouvernement américain de délivrer des autorisations qui élargiraient les transbordements de pétrole brut à l'est de Port Angeles (à moins que ce ne soit pour le raffinage et la consommation à Washington). Comme en témoigne son texte, l'intention claire de ce projet de loi est de mettre en place un moratoire sur l'expansion de la circulation des pétroliers transportant du pétrole brut dans cette partie de la côte de Washington :

§476. Restrictions relatives à la circulation des pétroliers dans le détroit de Puget et les eaux adjacentes

a) Le Congrès estime que

- (1) les eaux navigables du Puget Sound dans l'État de Washington et les ressources naturelles qui s'y trouvent sont un actif national fragile et important;
- (2) Le détroit de Puget et la zone côtière adjacente sont menacés par l'augmentation de la circulation intérieure et internationale de pétroliers transportant du pétrole brut en vrac, ce qui accroît les risques de collision avec des navires et de déversement de pétrole;

(3) il est nécessaire de restreindre la circulation de tels pétroliers à Puget Sound afin de protéger les eaux navigables de cette baie, les ressources naturelles qui s’y trouvent et la zone côtière adjacente contre les dommages environnementaux.

b) Nonobstant les autres dispositions de la loi, le ou après le 18 octobre 1977, aucun agent, employé ou fonctionnaire du gouvernement fédéral ne peut, ou ne peut être autorisé à délivrer, renouveler, accorder ou autrement approuver tout permis, licence ou autre autorité pour la construction, la rénovation, la modification d’un terminal, d’un quai ou d’une autre installation dans, sur ou à proximité immédiate, ou qui peut affecter les eaux navigables dans l’État de Washington à l’est de Port Angeles, ce qui aura ou pourra avoir comme effet toute augmentation du volume de pétrole brut pouvant être traité dans une telle installation (mesurée en date du 18 octobre 1977), à moins que ce ne soit pour le raffinage et la consommation dans l’État de Washington⁵¹.

46. Cette loi est toujours en vigueur.

Moratoire dans le passage de Head Harbour, au Nouveau-Brunswick

47. Le projet de loi C-48 ne serait pas le premier moratoire sur les pétroliers chargés à être mis en œuvre légalement au Canada. En 1982, le Canada a adopté le *Règlement sur la restriction du transport du pétrole* en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui stipule ce qui suit : « Aucun pétrolier se trouvant dans les eaux du passage de Head Harbour, au Nouveau-Brunswick, doit avoir à bord, comme cargaison ou autrement, du pétrole de plus de 5 000 m³⁵². »

48. Le *Règlement* a été pris afin de protéger la région contre les pétroliers en lien avec une grande raffinerie proposée dans le Maine. Le *Règlement* a été abrogé en 1987, et la justification suivante a été publiée dans la *Gazette du Canada* :

Le Comité mixte permanent du Sénat et de la Chambre des communes sur la réglementation et d’autres textes réglementaires a affirmé que le *Règlement sur la restriction du transport du pétrole* ne comporte pas de loi habilitante et qu’il est donc « ultra vires ». Les modifications incorporées dans le projet de loi modifiant la *Loi sur la marine marchande du Canada* remédieront au problème de la compétence et permettront la réintroduction rapide du *Règlement sur la restriction du transport du pétrole*, si cela s’avère nécessaire. Toutefois, le *Règlement* n’est plus nécessaire à l’heure actuelle, puisque les plans de construction d’une grande raffinerie à Eastport, dans le Maine, ont été abandonnés. La menace de dommages environnementaux causés

aux eaux du passage de Head Harbour, au Nouveau-Brunswick, par la circulation de gros pétroliers, s'est donc atténuée⁵³.

Exclusion des pétroliers dans les Keys de la Floride

49. En 1990, les États-Unis ont adopté la *Florida Keys National Marine Sanctuary and Protection Act*, qui interdit notamment les pétroliers (et tout navire de plus de 50 mètres de longueur) sur une superficie de 5 354 kilomètres carrés⁵⁴.
50. En 2002, les États-Unis ont également obtenu la désignation du Sanctuaire marin national des Keys comme secteur maritime particulièrement sensible par l'Organisation maritime internationale. Cette désignation n'était pas accompagnée de règles supplémentaires, mais visait plutôt à sensibiliser davantage le public aux mesures de protection nationales existantes⁵⁵.

Zone de sanctuaire entourant l'archipel du Prince-Édouard, en Afrique du Sud

51. En 2013, le gouvernement de l'Afrique du Sud a pris des règlements en vertu de la *Marine Living Resources Act de 1998*, créant une zone de sanctuaire entourant l'archipel du Prince-Édouard en Afrique du Sud, où aucun navire n'est autorisé (à quelques exceptions près pour les navires de recherche, etc.)⁵⁶.
52. La zone de sanctuaire s'étend sur 12 milles marins de l'archipel, excluant des navires d'une zone maritime couvrant 17 903 kilomètres carrés. Le règlement établissant la zone de sanctuaire prévoit également une plus grande aire marine protégée (dans laquelle diverses activités de pêche sont restreintes ou contrôlées)⁵⁷.

Interdiction de transbordement dans la Grande Barrière de corail

53. Dans le contexte des propositions présentées au fil des ans en vue de mettre en place des infrastructures le long de la côte de la Grande Barrière de corail pour que de petits navires puissent transférer du charbon (et certains autres matériaux) à de plus gros navires au large des côtes, permettant ainsi l'exploitation de mines de charbon, le gouvernement du Queensland a annoncé en 2018 une politique interdisant le transbordement dans le parc marin de la Grande Barrière de corail et a déclaré qu'il « élabore actuellement les règlements nécessaires » pour mettre en œuvre la politique dans la loi⁵⁸.
54. Le gouvernement du Queensland est dans le processus d'adopter un projet de loi pour conférer un pouvoir légal qui, selon les mots de la ministre de l'Environnement Leeanne Enoch, s'exprimant devant le Parlement en mars 2019, « [TRADUCTION] aidera le

gouvernement du Queensland à donner plein effet à sa nouvelle politique de transbordement annoncée, qui reconnaît les multiples pressions auxquelles fait face notre Grande Barrière de corail, en interdisant les opérations de transbordement dans le Parc marin de la Grande Barrière de corail »⁵⁹.

55. L'un des objectifs du projet de loi, selon la ministre, est de permettre au gouvernement du Queensland de mettre en œuvre de telles mesures de protection de l'environnement de façon uniforme dans l'ensemble du Parc marin de la Grande Barrière de corail, qui couvre une superficie de 344 400 kilomètres carrés⁶⁰.

IV. CONCLUSION

56. Le projet de loi C-48 reflète l'histoire particulière de la côte nord de la Colombie-Britannique et répond aux nombreuses décennies d'efforts déployés par les Nations autochtones, les collectivités du Nord et les citoyens à travers la Colombie-Britannique et le Canada afin de protéger ce lieu éloigné d'importance écologique contre l'introduction de risques posés par la circulation des pétroliers.
57. Bien que le projet de loi C-48 ne soit pas unique au monde, comme l'illustrent les exemples ci-dessus, il revêt une importance particulière pour la côte nord de la Colombie-Britannique et ceux qui y sont liés. Le projet de loi C-48 devrait être adopté.
58. Nous remercions le Comité de nous avoir donné la chance de présenter ces arguments.

NOTES DE FIN DE DOCUMENT

¹ Procureur général du Canada, *Northern Gateway Project: Response of the Attorney General of Canada To the Motion of Gitxaala Nation Seeking Additional Responses to Gitxaala Information Request: I.R. Nos. 1.1.11, 1.1.15, 1.1.16 and 1.12 and Related Procedural Orders* (A43620), <https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents/p21799/81083E.pdf>, annexes, p. 19 et 20 [« Procureur général, *Response to Motion of Gitxaala Nation* »] [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].

² Canada, Chambre des communes, Comité spécial sur la pollution de l'environnement, *Rapport à la Chambre*, 28^e législature, 3^e session, 21 juin 1971, p. 21:3 [« Comité spécial sur la pollution de l'environnement, *Rapport à la Chambre* »].

³ Voir le résumé dans *Wilderness Society et al. v. Rogers C.B. Morton, Secretary of the Interior, et al*, 479 F.2d 842 (D.C. Cir. 1973) [« *Wilderness Society v. Secretary of the Interior* »].

⁴ Colombie-Britannique, Assemblée législative, *Journaux*, 29^e législature, 2^e session, 4 février 1971, p. 32 [TRADUCTION].

⁵ Comité spécial sur la pollution de l'environnement, *Rapport à la Chambre*, supra, p. 21:5 [TRADUCTION].

⁶ David Anderson, « David Anderson : Tanker-ban decision was not taken lightly », *Times Colonist*, 14 novembre 2015, <http://www.timescolonist.com/opinion/columnists/david-anderson-tanker-ban-decision-was-not-taken-lightly-1.2111348>.

⁷ *Ibid.* [TRADUCTION].

⁸ Canada, Chambre des communes, *Journaux*, 28^e législature, 4^e session, 15 mai 1972, vol. 118, no 52, p. 295 [TRADUCTION].

⁹ Colombie-Britannique et Canada, *Offshore Hydrocarbon Exploration: Report and Recommendations of the West Coast Offshore Exploration Environmental Assessment Panel*, avril 1986, p. 9 [TRADUCTION].

¹⁰ Ressources naturelles Canada, *Rapport du Comité d'examen public relativement au moratoire du gouvernement du Canada visant les activités pétrolières et gazières extracôtières dans la région de la Reine-Charlotte, en Colombie-Britannique*, 29 octobre 2004, Annexe A1 [« RNCan, *Rapport du Comité d'examen public relativement au moratoire du gouvernement du Canada visant les activités pétrolières et gazières extracôtières* »].

-
- ¹¹ Jed Chong et Nicole Sweeney, *Résumé législatif du 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*, 1^{re} session, 42^e législature, 19 mai 2017, p. 1.
- ¹² *Wilderness Society v. Secretary of the Interior*, précitée.
- ¹³ Pour un historique sommaire de cette séquence d'événements, voir *A Giant Step backwards: Alyeska Pipeline Service Co. v. Wilderness Society and Its Effect on Public Interest Litigation*, 35 Md L Rev 675 (1976).
- ¹⁴ Garde côtière canadienne, Services de communication et de trafic maritimes, *TEZ* (révisé le 29 septembre 1993), p. 2 [« Garde côtière, *TEZ* »] [TRADUCTION].
- ¹⁵ Par exemple, au cours du débat sur la catastrophe de l'Exxon Valdez, l'ancien chef libéral John Turner, qui avait été ministre fédéral en 1977, a déclaré ce qui suit : « En 1977, nous avons signé une entente avec les États-Unis pour garder la circulation des pétroliers bien au large », Canada, Chambre des communes, *Débats de la Chambre des communes*, 34^e législature, 2^e session, 4 avril 1989, vol. 1, p. 53.
- ¹⁶ Garde côtière, *TEZ*, supra, p. 2 [TRADUCTION].
- ¹⁷ *Ibid.*, p. 3 et 4 [TRADUCTION].
- ¹⁸ Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne, *Avis aux navigateurs 1 à 46, édition annuelle 2019*, 2019, section A5, avis 10, article 2.5.
- ¹⁹ Federal Internal Review of Tanker Safety – Prevention Group, *A Review of the Adequacy of the West Coast Tanker Exclusion Zone*, août 1989, section 3.2.3.
- ²⁰ *Ibid.* section 3.1 [TRADUCTION].
- ²¹ *Ibid.* section 3.4 [TRADUCTION].
- ²² West Coast Oil Ports Inquiry, *Statement of Proceedings*, février 1978, p. 3, 104 et 105 [« West Coast Oil Ports Inquiry, *Statement of Proceedings* »].
- ²³ *Ibid.*
- ²⁴ Première Nation Gitga'at, *Mémoire présenté au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités concernant le projet de loi C-48, Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers*, novembre 2017, paragr. 5.
- ²⁵ West Coast Oil Ports Inquiry, *Statement of Proceedings*, supra, p. 114 et 115.
- ²⁶ *Ibid.*, p. 121 et 122.
- ²⁷ *Ibid.*, p. 123 et 124.
- ²⁸ *Ibid.*, à la p. 2 [TRADUCTION].
- ²⁹ *Ibid.*, p. 58 et 80.
- ³⁰ Robert Trumbell, « Oil Port at Kitimat barred by Canada », *New York Times*, 24 février 1978, <https://www.nytimes.com/1978/02/24/archives/oil-port-at-kitimat-barred-by-canada-oil-port-at-kitimat-is-barred.html>.
- ³¹ Canada, Chambre des communes, *Débats de la Chambre des communes*, 30^e législature, 3^e session, 10 mars 1978, vol. 4, p. 3660 [TRADUCTION].
- ³² Canada, Chambre des communes, *Débats de la Chambre des communes*, 30^e législature, 4^e session, 15 mars 1979, vol. 4, p. 4186 [TRADUCTION].
- ³³ *Ibid.*, p. 4184 [TRADUCTION].
- ³⁴ RNCan, *Rapport du Comité d'examen public relativement au moratoire du gouvernement du Canada visant les activités pétrolières et gazières extracôtières*, supra, p. 1 et 2.
- ³⁵ Procureur général, « *Response to Motion of Gitxaala Nation* », supra, annexe, p. 19 et 20.
- ³⁶ *Ibid.* [TRADUCTION].
- ³⁷ J.C. Davis, *Nestucca Oil Spill: Department of Fisheries and Oceans – Report on Spill Response*, <http://www.dfo-mpo.gc.ca/Library/173303.pdf>.
- ³⁸ Pour un résumé, voir Al Hudec et Van Penick, « British Columbia Oil and Gas Law », *Alberta Law Review*, 2003, vol. 41, n^o 1, p. 101 à 106.
- ³⁹ RNCan, *Rapport du Comité d'examen public relativement au moratoire du gouvernement du Canada visant les activités pétrolières et gazières extracôtières*, supra, p. ii.
- ⁴⁰ *Gitxaala Nation v. Canada*, 2016 CAF 187, par. 13.
- ⁴¹ Projet de loi C-571, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, 2001, 2^e session, 39^e législature, 2008; Projet de loi C-458, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, 2001, 2^e session, 40^e législature, 2009; Projet de loi C-606, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, 2001, 3^e session, 40^e législature, 2010; Projet de loi C-211, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, 2001, 1^{re} session, 41^e législature, 2011; Projet de loi C-437, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, 2001, 1^{re} session, 41^e législature, 2012; Projet de loi C-628, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, 2001 et la Loi sur l'Office national de l'énergie, 2^e session, 41^e législature, 2014. Canada, Chambre des communes, *Journaux*, 40^e législature, 3^e session, n^o 112, 7 décembre 2010 (motion de Nathan Cullen).
- ⁴² Premières Nations de la côte, *Our People*, <http://coastalfirstnations.ca/our-communities/our-people> [TRADUCTION].

⁴³ Premières Nations de la côte, *Coastal First Nations Respond to Oil Tanker Moratorium Legislation Announcement by Federal Government*, 11 mai 2017). Déclaration des Premières Nations de la côte, 2010, <https://www.wcel.org/sites/default/files/old/files/file-downloads/Coastal%20First%20Nations%20Tanker%20Ban%20Declaration.pdf> [TRADUCTION].

⁴⁴ Premières Nations de la côte et *Yinka Dene Alliance*, *BC First Nations Offer Support to Trudeau Government in Fulfilling Federal Commitment to Pacific North Coast Oil Tanker Moratorium*, 16 décembre 2015, en ligne : <http://www.marketwired.com/press-release/bc-first-nations-offer-support-trudeau-government-fulfilling-federal-commitment-pacific-2082547.htm>. La *Yinka Dene Alliance* a également été le fer de lance de la *Déclaration Save the Fraser*, signée par des représentants de plus de 100 Premières Nations, dont plus de 80 en Colombie-Britannique, qui déclare ce qui suit : « Nous ne permettrons pas aux pipelines Northern Gateway de la compagnie Enbridge ou aux projets Tar Sands semblables, de traverser nos terres, nos territoires et nos bassins versants, ni les voies de migration océanique du saumon du fleuve Fraser », *Déclaration Save the Fraser*, <https://savethefraser.ca>.

⁴⁵ L'Union des chefs indiens de la Colombie-Britannique (avec de multiples 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 d'appui au projet de loi C-48].

⁴⁶ Ville de Prince Rupert (avec de multiples groupes), Lettre d'appui au projet de loi C-48, *ibid.*; District de Kitimat, *Lettre d'appui au projet de loi C-48*, 19 octobre 2017; Village de Queen Charlotte, « Contribution à la prolongation du permis Northern Gateway de la compagnie Enbridge » (15 juin 2016); Ville de Terrace, requête n° 51, (13 février 2012); Ville de Smithers, lettre d'opposition sans titre à la demande de prolongation d'Enbridge (17 juin 2016); District régional de Skeena-Queen Charlotte, « Lettre concernant : *Northern Gateway Pipelines Inc.* – Condition 2 : Dépôt de conformité » (24 juin 2016).

⁴⁷ Résolution de l'Union des municipalités de la Colombie-Britannique n° B-139 (septembre-octobre 2010); Résolution de l'Union des municipalités de la Colombie-Britannique n° A8 (septembre 2012).

⁴⁸ Lettre d'appui au projet de loi C-48, *supra*.

⁴⁹ *Ibid.* Lettre : Engagement d'introduire une interdiction législative de la circulation des pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique » 13 novembre 2015,

<https://www.wcel.org/sites/default/files/old/files/publications/201511tankerbanopenletter.pdf>.

⁵⁰ Pétition E-1601, mars 2018, <https://petitions.ourcommons.ca/en/Petition/Details?Petition=e-1601>.

⁵¹ 33 USC §476, <http://uscode.house.gov/view.xhtml?req=granuleid:USC-prelim-title33-section476&num=0&edition=prelim> [TRADUCTION].

⁵² *Règlement sur la restriction du transport de pétrole*, DORS/82-244, art. 4 [TRADUCTION].

⁵³ *Règlement sur la restriction du transport de pétrole*, révocation, DORS/87-268 [TRADUCTION].

⁵⁴ *Florida Keys National Marine Sanctuary and Protection Act*, https://floridakeys.noaa.gov/about/fknmsp_act.html, section 6. Voir aussi *Règlement sur les refuges du Programme maritime national*, <https://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=1f72494d6258892046e01121ee809207&node=15:3.1.2.2.13&rgn=div5#se15.3.9221164>, section 922.164. Pour la zone d'interdiction, voir *National Marine Sanctuaries, Florida Keys National Marine Sanctuary, 2011 Condition Report*, <https://sanctuaries.noaa.gov/science/condition/fknms/responses.html>. Pour plus de détails historiques, voir William Chandler et Hannah Gillelan, *The History and Evolution of the National Marine Sanctuaries Act*, (2004), 34 ELR 10505, p. 10548.

⁵⁵ US Department of Commerce et al., *Florida Keys National Marine Sanctuary Revised Management Plan*, décembre 2007, <https://nmsfloridakeys.blob.core.windows.net/floridakeys-prod/media/archive/mgmtplans/2007manplan.pdf>, p. 10 et 11.

⁵⁶ *Regulations for the Management of the Prince Edward Islands Protected Area*, 21 juin 2013, <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/saf125274.pdf>, par. 4(2).

⁵⁷ *Ibid.* Pour la zone de refuge, voir *World Wildlife Fund South Africa, Towards the Development of a Marine Protected Area at the Prince Edward Islands*, 2008, <http://awsassets.wwf.org.za/downloads/peicombinedreportkb.pdf>, p. 22.

⁵⁸ L'hon. Leeanne Enoch, *Media Statement: Transshipping policy offers greater protection for Great Barrier Reef*, 23 août 2018, <http://statements.qld.gov.au/Statement/2018/8/23/transshipping-policy-offers-greater-protection-for-great-barrier-reef>. Pour un contexte sur les propositions de transbordement du charbon, voir, p. ex. *World Wildlife Fund Australia, Annual Report 2018*, 2018, p. 13 [TRADUCTION].

⁵⁹ L'hon. Leeanne Enoch, s'exprimant au sujet du projet de loi sur la conservation de la nature (réserves fauniques spéciales) et d'autres mesures législatives, Parlement du Queensland, *Compte rendu des délibérations*, 56^e législature, 1^{re} session, 27 mars 2019, p. 738.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 735. Pour le secteur du parc, voir l'Autorité du Parc marin de la Grande Barrière de corail, *Reef Facts*, <http://www.gbrmpa.gov.au/the-reef/reef-facts>.