



## **Council of the Haida Nation**

**#1 Reservoir Road • Skidegate, Haida Gwaii • V0T 1S1**

**Tel: 250-559-4468 • Fax: 250-559-8951**

Conseil de la Nation haïda

Mémoire au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités  
concernant son étude de la Stratégie canadienne sur les transports et la logistique (corridors de  
commerce)

Le 20 novembre 2018 | Peter Lantin, président

## Introduction

Je m'appelle kil tlaats'gaa, Peter Lantin. Je suis le président et le porte-parole officiel de la Nation haïda. Nous commencerons par situer brièvement le contexte de notre mémoire.

Le territoire de la Nation haïda comprend Haida Gwaii au complet et les eaux environnantes, y compris toute l'entrée Dixon, la moitié du détroit d'Hecate, le bassin de la Reine-Charlotte jusqu'à mi-chemin de l'île de Vancouver et les eaux s'étendant à l'ouest au-delà de la limite de 200 milles nautiques (le **territoire haïda**)<sup>1</sup>.

Haida Gwaii a accueilli mon peuple et sa culture depuis des temps immémoriaux. La terre, l'océan et les créatures vivantes sont essentiels à la santé et au bien-être de la culture et des citoyens haïda, ainsi que des citoyens du Canada. « Nous sommes venus de l'océan... et avons rempli Haida Gwaii... nous pouvons désigner l'endroit et dire que c'est là que nos ancêtres sont venus de l'océan »<sup>2</sup>.

Haida Gwaii doit être géré selon une norme supérieure d'intendance et une tolérance moins élevée au risque pour deux raisons. Tout d'abord, nous gérons une grande partie d'Haida Gwaii en collaboration avec le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial. En second lieu, Haida Gwaii n'est pas assujéti à un traité et nous avons des litiges actifs avec le gouvernement du Canada et la Colombie-Britannique relativement à Haida Gwaii.

L'emplacement d'Haida Gwaii nous rend vulnérables à des déversements d'hydrocarbures des bâtiments passant au voisinage de notre territoire ou dans nos eaux. Notre mémoire est organisé en deux parties. Tout d'abord, le risque posé par le transport maritime, puis des recommandations afin d'éliminer ce risque.

## La Nation haïda court un risque inacceptable posé par le transport maritime en raison du cadre réglementaire actuel du Canada

- Haida Gwaii se trouve le long de grandes routes maritimes reliant les ports de Prince Rupert, de Kitimat et de Stewart, est à proximité de la route orthodromique entre l'Amérique du Nord et l'Asie ainsi que de la route commerciale maritime entre les États-Unis au sud et l'Alaska.
- Les terminaux proposés de gaz naturel liquéfié (GNL) et les autres projets d'expansion commerciale, notamment l'oléoduc Kinder Morgan proposé, augmenteraient le trafic maritime commercial passant dans les eaux territoriales de la Nation haïda.
- Nos inquiétudes relatives à un risque inacceptable ne sont pas futiles. Plusieurs gros navires de charge sont venus dangereusement près de s'échouer et de provoquer un déversement

---

<sup>1</sup> Constitution de la Nation haïda, <http://www.haidanation.ca/wp-content/uploads/2017/07/Constitution-2017-05.pdf>.

<sup>2</sup> Conseil de la Nation haïda, [Gaaysiigang : an ocean forum for haida gwaii](#), p. 9.

majeur, notamment le Simushir en 2014, le North Star en 2015 et le Prestige plus tôt cette année. Ces incidents prouvent que les navires naviguent trop près d'Haida Gwaii et que les remorqueurs de sauvetage sont postés trop loin.

### **Pour la Nation haïda, la prévention est une priorité**

- Bien que la Nation haïda collabore avec la Garde côtière canadienne (GCC) afin d'établir un plan d'intervention à Haida Gwaii, le récent incident du Nathan E. Stewart dans le territoire heiltsuk montre bien qu'*aucun* plan d'intervention ne réussira à nettoyer les hydrocarbures ou à les empêcher d'atteindre le littoral. La possibilité très concrète que notre nation ne puisse plus dépendre de l'océan nous pousse à nous assurer qu'une catastrophe de cette nature ne se produira pas.
- Nous proposons quatre stratégies de prévention.

### **En premier lieu, le Canada doit appliquer un moratoire sur le transport maritime des hydrocarbures dans les eaux d'Haida Gwaii et les eaux de la côte Nord**

- Les citoyens haïda ont prescrit, par les assemblées législatives de la Nation haïda, un moratoire permanent sur le transport de grandes quantités de tous les produits pétroliers dans les eaux d'Haida Gwaii. Nous pressons le Canada de nous imiter.
- Le Canada doit non seulement mettre en œuvre la *Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers*, mais doit l'élargir afin d'inclure l'exportation de *tous* les carburants fossiles – les hydrocarbures persistants et non persistants - dans les eaux d'Haida Gwaii et les eaux de la côte Nord.
- La gestion du transport maritime dans les eaux d'Haida Gwaii est devenue plus préoccupante pour la Nation haïda au cours des dernières années en raison de l'agrandissement des ports du nord de la C.-B. et des propositions d'expédier des produits pétroliers raffinés<sup>3</sup>, ce qui augmenterait le trafic maritime dans nos eaux et la possibilité d'accidents graves.

### **En second lieu, le Canada doit mettre en œuvre des mesures établissant une distance sécuritaire au large pour le trafic maritime actuel**

- Depuis 2015, la Nation haïda demande une zone d'atténuation du risque de 50 à 100 NM au large de la côte ouest d'Haida Gwaii. Un objectif similaire a été adopté par Parcs Canada

---

<sup>3</sup> Eagle Spirit Energy (aucun site Web public), Kitimat Clean (<http://www.kitimatclean.ca/>) et Pacific Future Energy (<http://pacificfutureenergy.com/>).

et le MPO dans la version finale du *Plan de gestion terre-mer-peuple intégré pour l'aire Gwaii Haanas*<sup>4</sup>.

**En troisième lieu, le Canada doit s'engager à fournir des remorqueurs hauturiers spécialisés en sauvetage**

- De récentes études<sup>5</sup> ont indiqué qu'un remorqueur stationné au nord améliorerait radicalement les délais d'intervention et les chances de succès et que le statu quo exige que les bâtiments passent à au moins 89 NM au large de la côte ouest d'Haida Gwaii pour assurer une probabilité de réussite de l'intervention de 99 %.
- Pourtant, le Canada ne s'est engagé qu'à *noliser* deux remorqueurs de sauvetage pour une période d'*essai* de trois ans et n'a pas pris d'engagement à propos de bâtiments permanents. Le Canada doit mettre en œuvre des solutions à plus long terme avec au moins deux bâtiments sur la côte Nord et un bâtiment stationné en permanence à Haida Gwaii.

**En quatrième lieu, le Canada doit respecter ses obligations internationales**

- Nous rappelons au Canada que les organes de gestion collaborative établis aux termes des accords Haïda-Canada sont disponibles afin de commencer l'application de la *Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones* d'une manière qui respecte et met en œuvre l'objectif de réconciliation.

**En résumé**, le cadre réglementaire actuel du commerce maritime au Canada n'élimine pas nos inquiétudes. Nous recommandons que le Canada :

- élargisse le moratoire sur les pétroliers à tous les produits pétroliers raffinés;
- instaure des mesures garantissant que les bâtiments passent à une distance sécuritaire au large de Haida Gwaii;
- s'engage à stationner en permanence un remorqueur de sauvetage à Haida Gwaii.

Merci, Haawaa.

---

<sup>4</sup> L'Objectif 4.3, Cible 2 du plan de gestion engage la Nation haïda, Parcs Canada et le MPO « à collaborer avec les organismes concernés afin d'inciter les gros bâtiments à passer suffisamment au large de Gwaii Haanas pour assurer un délai d'intervention adéquat et prévenir les accidents » [TRADUCTION], p. 21.

<sup>5</sup> Clear Seas, Centre pour le transport maritime responsable, [Dérive de navires et intervention : Pacifique](#), 2018.

## ADDENDA

### Autres enjeux clés du transport maritime

- Certains des plus gros bateaux de croisière au monde, qui naviguent entre l'Alaska et le 48<sup>e</sup> parallèle, plus au sud, s'approchent à moins de 10 NM de la côte ouest vierge et sauvage d'Haida Gwaii<sup>6</sup>.
- Des bâtiments se servent aussi des eaux d'Haida Gwaii comme refuge, simplement pour éviter de payer les droits des grands ports de Vancouver et de Prince Rupert. Parfois, des bâtiments pénètrent dans les zones de pilotage obligatoire sans pilote à bord. L'Administration de pilotage du Pacifique est au courant de la situation et continue de surveiller les activités, mais on pourrait faire davantage.

### Simushir

- Le Simushir, un navire de charge russe, a perdu sa propulsion à 20 NM au large et a dérivé jusqu'à tout juste 5 NM du littoral d'Haida Gwaii<sup>7</sup>.
- La catastrophe a été évitée par un petit remorqueur de la GCC, le Gordon Reid, qui s'est mis lui-même en danger; il a rompu deux bouts de remorquage avant d'utiliser les câbles d'amarrage du bâtiment pour le soustraire lentement au danger immédiat.
- Le seul remorqueur capable de déplacer le bâtiment pour le mettre en sécurité, le Barbara Foss, est arrivé 40 heures après le signalement de l'incident.

### Protéger les zones sensibles et vulnérables du trafic maritime

- Il faut mettre en place des protections pour SGaan Kinghlas/l'aire marine protégée du mont sous-marin Bowie et les aires marines désignées conjointement avec la province de la Colombie-Britannique dans le cadre du plan maritime d'Haida Gwaii ou des plans d'aménagement du territoire.
- Des propositions de restrictions au transport maritime font l'objet de discussions avec Transports Canada pour SGaan Kinghlas/l'aire marine protégée du mont sous-marin Bowie et le réseau d'aires marines protégées de la biorégion de la plateforme nord.

### Études indiquant un sauvetage réussi

- Clear Seas, Centre pour le transport maritime responsable, a publié une étude sur la dérive de navires<sup>8</sup> plus tôt cette année indiquant que si un remorqueur de sauvetage hauturier spécialisé patrouillait le détroit d'Hecate, les bâtiments pourraient passer à une distance aussi réduite que 40 NM au large et bénéficier d'une probabilité élevée de sauvetage.

---

<sup>6</sup> L'information extraite par le Conseil de la Nation haïda du Portail collaboratif de sensibilisation à la situation de la Garde côtière canadienne se trouve [ici](#).

<sup>7</sup> Conseil de la Nation haïda, [Workshop Summary Lessons from the Simushir](#), 12 et 13 mai 2015, Skidegate, Haida Gwaii, 2015.

<sup>8</sup> Clear Seas, Centre pour le transport maritime responsable, [Dérive de navires et intervention : Pacifique](#), 2018.

**« Zones à éviter »**

- En 2015, l'Alaska a obtenu l'appui de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour une désignation « zone à éviter » gardant les navires à 50 NM des îles Aléoutiennes, sauf pour des points de transit désignés<sup>9</sup>.
- Nous invitons le gouvernement fédéral à rechercher des désignations internationales, semblables à celle de l'Alaska, qui s'appliqueraient à toutes les catégories de navires et complèteraient les mesures réglementaires telles que le moratoire sur les pétroliers et l'actuelle zone volontaire d'exclusion.

**Accords Haïda-gouvernement fédéral**

- L'Accord Gwaii Haanas de 1993, l'Entente sur l'aire marine Gwaii Haanas de 2010 et le Protocole d'entente de 2007 sur SGaan Kinghlas (l'aire marine protégée du mont sous-marin Bowie) établissent des structures de gouvernance bilatérales entre la Nation haïda et le gouvernement fédéral.
- Ces accords ainsi que d'autres ententes contiennent des engagements en matière de protection, pour les générations futures, d'aires rares et sensibles au moyen d'une gestion collaborative.
- Principalement, ces accords traduisent l'attente, tant de la part de la Nation haïda que de la Couronne, que Haida Gwaii soit géré en fonction *d'une norme supérieure et d'une tolérance au risque réduite*. Cette norme supérieure d'intendance s'étend aux activités du transport maritime.
- L'aire marine de Gwaii Haanas, du côté sud d'Haida Gwaii, a été qualifiée de « trésor écologique et culturel mondial », mais demeure vulnérable à l'échouage d'un navire.

**Haida Gwaii et la dépendance aux carburants fossiles**

- La Nation haïda est fermement opposée au transport de grandes quantités de produits pétroliers dans les eaux territoriales haïda.
- Haida Gwaii demeure dépendant du transport à petite échelle de carburant fossile pour les besoins de ses résidents. La Nation haïda ne s'oppose pas au transport à petite échelle de carburants fossiles, pourvu que ce transport soit géré selon une norme supérieure d'intendance.
- Conformément à l'attente de la Nation haïda et de la Couronne précisée dans les accords Haïda-gouvernement fédéral, Haida Gwaii devrait être géré selon une norme supérieure d'intendance et une tolérance moins élevée au risque. Le transport de grandes quantités de produits pétroliers dans les eaux territoriales haïda dépasse le niveau acceptable de risque.

---

<sup>9</sup> Organisation maritime internationale, [Establishment of the five areas to be avoided in the region of the Aleutian Islands](#). Proposé par les États-Unis, le 5 décembre 2014.

**Consultations avec la Nation haïda et règlement des préoccupations de la Nation haïda à propos des projets d'exportation présentant une composante de transport maritime**

- On n'a pas apaisé les inquiétudes de la Nation haïda et on ne l'a pas adéquatement consultée en ce qui a trait aux évaluations environnementales des grands projets d'exportation de pétrole et de gaz.
- Un grand nombre de projets d'exportation de GNL entraînant un trafic maritime à risque élevé aux environs d'Haida Gwaii ont fait l'objet d'évaluations environnementales. Dans tous les cas, le Conseil de la Nation haïda a été exclu du processus de consultation et de négociation et aucune évaluation complète des conséquences du transport maritime pour Haida Gwaii, les valeurs de la Nation haïda, ses intérêts, droits et titres n'a été entreprise relativement à ces projets.
- Cela constitue une faille majeure des obligations fiduciaires du gouvernement fédéral et ne sied pas à l'honneur de la Couronne ni à l'état avancé de reconnaissance des titres et droits de la Nation haïda à l'égard d'Haida Gwaii.

**Processus d'évaluation TERMPOL**

- Le Conseil de la Nation haïda s'est engagé dans le processus d'évaluation TERMPOL du projet de GNL de Kitimat (Projet GNLK). Nous avons renvoyé à plusieurs études dans une lettre adressée à Chevron, le promoteur du Projet GNLK, afin de contribuer à éclairer les plans opérationnels et les mesures d'atténuation du Projet GNLK.
- Le résultat a été que le Projet GNLK s'est engagé à mener un examen complet et détaillé de l'étude sur le savoir marin traditionnel haïda, des aires protégées du Plan de gestion maritime d'Haida Gwaii, du Plan de gestion de Gwaii Haanas et de la proposition de Plan de gestion de SGaan K'inghlas/du mont sous-marin Bowie et s'est aussi engagé à intégrer cette information dans ses plans et protocoles opérationnels.
- Le Canada devrait exiger du promoteur qu'il étudie ces plans avant de prendre toute décision relative au projet. Comme cela ne s'est pas produit, la jurisprudence autochtone exige que Transports Canada tienne compte de cette information dans son rapport d'évaluation TERMPOL.
- Nous serons aussi heureux de participer directement au prochain examen par le Canada de son processus d'évaluation TERMPOL afin de faire valoir les préoccupations prioritaires de la Nation haïda et notamment celles que nous avons exposées ici.

**AUTRES RECOMMANDATIONS S'AJOUTANT À CELLES SUSMENTIONNÉES****RECOMMANDATION N° 5 : L'intervention maritime d'urgence nécessite un dialogue rapproché avec les collectivités locales afin d'établir des plans d'action appropriés.**

- Toute intervention d'urgence doit observer les structures de commandement unifié et de décision précisées dans le *Plan d'urgence sur les lieux de refuge – Région du Pacifique* élaboré conjointement par la Nation haïda et Transports Canada.
- Même dans les situations d'urgence, la consultation et la négociation avec la Nation haïda sont indispensables.

**RECOMMANDATION N° 6 : Fournir plus d'information sur les mouvements des navires.**

- La Nation haïda collaborera avec Transports Canada afin de mettre à l'essai une version du système de connaissance améliorée de la situation maritime de la GCC montrant les mouvements des navires en temps réel.
- L'information disponible actuellement sur les mouvements présents et passés des navires est insuffisante pour habiliter :
  - un système de surveillance et de production de rapports ouvert sur l'activité régionale du trafic maritime;
  - des alertes sur les navires naviguant hors des principales routes maritimes, à proximité ou à l'intérieur des zones marines et terrestres protégées;
- Le Canada doit veiller à ce que ce système :
  - renforce la capacité d'intervention en dressant un tableau opérationnel conjoint avec le Canada en cas d'incident;
  - fournisse à la Nation haïda suffisamment d'information pour surveiller et mettre en œuvre les mesures relatives au trafic avalisées par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial dans les plans de gestion maritime.

**RECOMMANDATION N° 7 : Améliorer les données de référence sur le bruit sous-marin et les valeurs de l'écosystème afin de comprendre les effets régionaux et cumulatifs du transport maritime associés aux espèces aquatiques envahissantes, à la pollution, aux mammifères marins et aux autres enjeux prioritaires.**