

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-first Parliament, 2011-12-13

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

ENERGY,
THE ENVIRONMENT
AND NATURAL
RESOURCES

Chair:
The Honourable RICHARD NEUFELD

Tuesday, June 4, 2013
Thursday, June 6, 2013

Issue No. 47

Fourteenth and fifteenth meetings on:
The current state of the safety elements of the bulk
transport of hydrocarbon products in Canada

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
quarante et unième législature, 2011-2012-2013

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

ÉNERGIE, DE
L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES
NATURELLES

Président :
L'honorable RICHARD NEUFELD

Le mardi 4 juin 2013
Le jeudi 6 juin 2013

Fascicule n° 47

Quatorzième et quinzième réunions concernant :
L'état actuel de la sécurité du transport en vrac des
hydrocarbures au Canada

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable Richard Neufeld, *Chair*

The Honourable Grant Mitchell, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

* Cowan (or Tardif) Lang	McCoy Patterson Ringuette
* LeBreton, P.C. (or Carignan) MacDonald Massicotte	Seidman Sibbeston Unger Wallace

* Ex officio members

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Lang replaced the Honourable Senator Enverga (*June 4, 2013*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES NATURELLES

Président : L'honorable Richard Neufeld

Vice-président : L'honorable Grant Mitchell
et

Les honorables sénateurs :

* Cowan (ou Tardif) Lang	McCoy Patterson Ringuette
* LeBreton, C.P. (ou Carignan) MacDonald Massicotte	Seidman Sibbeston Unger Wallace

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Lang a remplacé l'honorable sénateur Enverga (*le 4 juin 2013*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, June 4, 2013
(77)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 6:16 p.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Richard Neufeld, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Lang, MacDonald, Massicotte, McCoy, Mitchell, Neufeld, Patterson, Seidman, Unger and Wallace (10).

In attendance: Marc LeBlanc and Sam Banks, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 28, 2012, the committee continued its examination on the current state of the safety elements of the bulk transport of hydrocarbon products in Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 34.*)

WITNESSES:

Western Canada Marine Response Corporation:

Kevin Gardner, President and General Manager (by video conference);

Scott Wright, Manager, Operational Response Readiness (by video conference).

Canadian Pacific:

Glen Wilson, Vice-President, Safety, Environment and Regulatory Affairs (by video conference);

Brent Dornian, General Manager, Marketing and Sales, Energy, Chemical and Plastics (by video conference).

The chair made an opening statement.

Mr. Gardner and Mr. Wright made a statement and, together, answered questions.

At 7:05 p.m., the committee suspended.

At 7:08 p.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Mr. Wilson and Mr. Dornian made a statement and, together, answered questions.

At 7:47 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 4 juin 2013
(77)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 18 h 16, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Richard Neufeld (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Lang, MacDonald, Massicotte, McCoy, Mitchell, Neufeld, Patterson, Seidman, Unger et Wallace (10).

Également présents : Marc LeBlanc et Sam Banks, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 28 novembre 2012, le comité poursuit son étude de l'état actuel de la sécurité du transport en vrac des hydrocarbures au Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 34 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Western Canada Marine Response Corporation :

Kevin Gardner, président et directeur général (par vidéoconférence);

Scott Wright, gestionnaire, Préparation et interventions opérationnelles (par vidéoconférence).

Canadien Pacifique :

Glen Wilson, vice-président, Sécurité, environnement et affaires réglementaires (par vidéoconférence);

Brent Dornian, directeur général, Marketing et ventes, Produits énergétiques, chimiques et plastiques (par vidéoconférence).

Le président fait une déclaration préliminaire.

M. Gardner et M. Wright font un exposé puis, ensemble, répondent aux questions.

À 19 h 5, la séance est suspendue.

À 19 h 8, la séance reprend.

Le président fait une déclaration.

M. Wilson et M. Dornian font un exposé puis, ensemble, répondent aux questions.

À 19 h 47, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Thursday, June 6, 2013
(78)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 8:06 a.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Richard Neufeld, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Lang, MacDonald, Massicotte, McCoy, Mitchell, Neufeld, Patterson, Ringuette, Seidman, Unger and Wallace (11).

In attendance: Marc LeBlanc and Sam Banks, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 28, 2012, the committee continued its examination on the current state of the safety elements of the bulk transport of hydrocarbon products in Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 34.*)

WITNESSES:

As an individual:

Evan Vokes.

Wave Point Consulting Limited:

Darryl Anderson, Managing Director.

The chair made an opening statement.

Mr. Vokes made a statement and answered questions.

At 9:06 a.m., the committee suspended.

At 9:07 a.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Mr. Anderson made a statement and answered questions.

At 10:01 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, le jeudi 6 juin 2013
(78)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 6, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Richard Neufeld (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Lang, MacDonald, Massicotte, McCoy, Mitchell, Neufeld, Patterson, Ringuette, Seidman, Unger et Wallace (11).

Également présents : Marc LeBlanc et Sam Banks, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 28 novembre 2012, le comité poursuit son étude de l'état actuel de la sécurité du transport en vrac des hydrocarbures au Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 34 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

À titre personnel :

Evan Vokes.

Wave Point Consulting Limited :

Darryl Anderson, directeur général.

Le président fait une déclaration préliminaire.

M. Vokes fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 9 h 6, la séance est suspendue.

À 9 h 7, la séance reprend.

Le président fait une déclaration.

M. Anderson fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 10 h 1, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 4, 2013

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 6:16 p.m., to study the current state of the safety elements of the bulk transport of hydrocarbon products in Canada.

Senator Richard Neufeld (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

My name is Richard Neufeld. I represent the province of British Columbia, and I am chair of this committee. I would like to welcome honourable senators, any members of the public with us in the room, and viewers across the country who are watching on television.

I would now ask senators around the tabling to introduce themselves, beginning with the deputy chair Grant Mitchell from Alberta.

Senator Mitchell: Grant Mitchell, Alberta.

Senator Massicotte: Paul Massicotte from Quebec.

Senator Lang: Dan Lang, Yukon.

Senator Seidman: Judith Seidman from Montreal, Quebec.

Senator Patterson: Dennis Patterson, Nunavut.

The Chair: I would also like to introduce our staff, beginning with the clerk, Lynn Gordon, and our two Library of Parliament analysts, Sam Banks and Marc LeBlanc.

On November 28, 2012, our committee was authorized by the Senate to initiate a study on the safe transportation of hydrocarbons in Canada. The study will examine and compare domestic and international regulatory regimes, standards and best practices relating to the safe transport of hydrocarbons by transmission pipelines, marine tanker vessels and railcars.

Our committee has held 13 meetings on this study to date. We have also travelled to Calgary; Sarnia; Hamilton; Saint John, New Brunswick; Halifax and Point Tupper, Nova Scotia.

Today I am pleased to welcome, in the first segment of our meeting, from Western Canada Marine Response Corporation, coming to us by video conference from Burnaby, B.C., Kevin Gardner, President and General Manager; and Scott Wright, Manager, Operational Response Readiness.

Gentlemen, I will turn it over to you, but first I would like to apologize on behalf of all senators. We had to stay in the chamber. We have now recessed and I appreciate very much that you have patiently waited for this amount of time to have a

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 4 juin 2013

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 18 h 16, pour étudier l'état actuel de la sécurité du transport en vrac des hydrocarbures au Canada.

Le sénateur Richard Neufeld (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bienvenue au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Je m'appelle Richard Neufeld. Je représente la province de la Colombie-Britannique au Sénat et je suis le président du comité. J'aimerais souhaiter la bienvenue à tous les honorables sénateurs, aux membres du public qui sont avec nous dans la salle et aux gens de partout au pays qui nous regardent à la télévision.

Je vais maintenant demander aux sénateurs de se présenter. Je commence par notre vice-président, le sénateur Grant Mitchell, de l'Alberta.

Le sénateur Mitchell : Grant Mitchell, Alberta.

Le sénateur Massicotte : Paul Massicotte, du Québec.

Le sénateur Lang : Dan Lang, Yukon.

La sénatrice Seidman : Judith Seidman, de Montréal (Québec).

Le sénateur Patterson : Dennis Patterson, Nunavut.

Le président : Je veux également vous présenter les membres de notre personnel en commençant avec Lynn Gordon, notre greffière, et nos deux analystes de la Bibliothèque du Parlement, Marc LeBlanc et Sam Banks.

Le 28 novembre 2012, le Sénat a autorisé notre comité à entamer une étude sur la sécurité du transport des hydrocarbures au Canada. Dans le cadre de cette étude, nous examinons et comparons les régimes réglementaires au pays et à l'étranger, les normes et les meilleures pratiques liées au transport sécuritaire des hydrocarbures par pipeline, par pétrolier et par train.

Jusqu'à maintenant, le comité a consacré 13 séances à cette étude. Nous nous sommes rendus pour ce faire à Calgary, Sarnia, Hamilton, Saint John (Nouveau-Brunswick), Halifax et Point Tupper (Nouvelle-Écosse).

Pour la première portion de notre séance d'aujourd'hui, je suis heureux d'accueillir par vidéoconférence de Burnaby (Colombie-Britannique) Kevin Gardner, président-directeur général de la Western Canada Marine Response Corporation; et Scott Wright, gestionnaire, Préparation et interventions opérationnelles.

Messieurs, avant de vous laisser la parole, j'aimerais vous présenter mes excuses au nom de tous les sénateurs. Nous avons dû siéger au Sénat plus longtemps que prévu. Je vous suis très reconnaissant pour la patience dont vous avez fait montre en

discussion with us. I look forward to your presentation and to the questions that will come from senators. Thank you and please proceed.

Kevin Gardner, President and General Manager, Western Canada Marine Response Corporation: I am Kevin Gardner, President of Western Canada Marine Response Corporation. Thank you for the opportunity. To my right is Scott Wright, the response readiness manager. He will walk us through a presentation, but we would encourage you to ask questions as we go through the presentation. Again, we will have time at the end. It is, I think, 20 after 3:00 our time now. We have about 45 minutes and then we have another commitment. If we could move along quickly, we would appreciate any effort on your side.

The Chair: I do not let the senators ask questions while you are presenting because you will never get through your presentation and we would like to hear it. They will all have lots of questions. I appreciate that you have another appointment, so if we can keep your presentation to 15 minutes or so, then we will give the senators that much time. I will try to keep it on time so you can make your next appointment.

Scott Wright, Manager, Operational Response Readiness, Western Canada Marine Response Corporation: We have provided a presentation that I will walk through and hopefully you can follow along. I will reference slides as we proceed.

We will be looking at what Western Canada Marine Response Corporation's mandate is as well as looking at our relationships with our government agencies, our stakeholders and the public. We will also look at the incident command system; also the planning, preparedness, training and our research and development programs.

You can refer to slide 1, "Marine Oil Spill Response in Canada." As Canada's West Coast certified response organization, our mandate is to deliver safe and effective oil spill response preparedness and response for coastal waters of British Columbia from Alaska to Washington State and out to the 200-mile nautical limit. We also cover all the inland navigable waters as defined by the Canada Shipping Act planning standards.

Turning to slide 2, I want to remind you that we have a YouTube video that will summarize many of the points covered in today's presentation. It will give a who-we-are and what-we-do sort of thing. You can refer to that later.

attendant aussi longtemps pour pouvoir discuter avec nous. J'ai maintenant grand hâte d'entendre votre exposé de même que les questions des sénateurs. Je vous remercie et je vous cède la parole.

Kevin Gardner, président-directeur général, Western Canada Marine Response Corporation : Je m'appelle Kevin Gardner et je suis président de la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC). Je vous remercie de nous donner l'occasion de prendre la parole devant vous. Je suis accompagné de Scott Wright, notre gestionnaire responsable de la préparation et des interventions. Il va vous présenter un exposé en notre nom, mais n'hésitez surtout pas à l'interrompre si vous avez des questions. Je sais que nous aurons également du temps pour ce faire par la suite. Il est 15 h 20 chez nous et nous disposons donc d'environ 45 minutes, car nous avons un autre engagement. Si les choses pouvaient se dérouler rondement, ce serait vraiment apprécié.

Le président : Je ne peux pas laisser les sénateurs vous poser des questions pendant votre exposé, car vous ne pourrez jamais vous rendre jusqu'au bout et nous voulons entendre ce que vous avez à nous dire. Soyez certains qu'ils auront beaucoup de questions pour vous. Comme vous avez un autre engagement, peut-être pourriez-vous vous en tenir à une quinzaine de minutes pour votre exposé, ce qui laissera plus de temps pour les questions des sénateurs. Je vais essayer de m'assurer que nous n'allons pas vous mettre en retard.

Scott Wright, gestionnaire, Préparation et interventions opérationnelles, Western Canada Marine Response Corporation : Nous vous avons fourni une présentation qui vous permettra de suivre mon exposé. Je ferai référence aux différentes diapositives au fur et à mesure.

Nous allons traiter du mandat de notre organisation ainsi que de nos relations avec nos agences gouvernementales, nos parties prenantes et la population. Nous allons également vous présenter un aperçu de notre système de commandement en cas d'incident ainsi que de nos programmes de planification, de préparation, de formation et de recherche et développement.

La première diapositive s'intitule « Intervention en cas de déversement maritime d'hydrocarbures au Canada ». En notre qualité d'organisme d'intervention accrédité pour la côte Ouest du Canada, nous avons pour mandat d'assurer la sécurité et l'efficacité dans le signalement des déversements et l'état de préparation aux interventions dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique, de l'Alaska à l'État de Washington, et ce, jusqu'à la limite des 200 milles marins. Nous sommes également responsables des eaux intérieures navigables conformément aux normes de planification établies dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

Avec la deuxième diapositive, nous souhaitons vous rappeler que nous avons une vidéo accessible sur YouTube qui résume bon nombre des éléments dont nous allons traiter aujourd'hui. Vous pouvez la visionner question de savoir qui nous sommes exactement et qu'est-ce que nous faisons.

Slide 3 is “Partners in Response.” We always like to have this early in our presentation. Partners in response are incredibly important to us. We have Transport Canada, which is our regulating or governing agency. They ensure that we are meeting all the requirements of the Canada Shipping Act. The Canadian Coast Guard is federal monitoring. They will ensure that any response we are engaged in is appropriate and that the responsible party is doing a good job. If at any time they deem that that response is not going well, they can take over the response.

We also have listed Environment Canada and the Ministry of Environment. These folks provide the scientific and technical information necessary for us to help determine what the sensitivities are within a spill area, as well as determine the priorities in which we are addressing those sensitivities.

Another partner that we have is a user group. Twice annually we will meet with a user group. Any of our members are welcome to attend. These meetings will cover off different things — our fee structures, our staffing plans and our corporate goals. Some of the members of our user groups that attend are tug and barge companies, marine contractors, marine lawyers, the chamber of shipping, and oil handling facilities.

The fourth slide is Canada’s approach to spill response. Industry pays for the preparedness through the user fees. Essentially, our members provide the funds for us to purchase equipment, hire personnel and create the management processes for us to respond to oil spills.

The responsible party in the event of a spill is in charge. They manage and they pay for the spill response. We will produce incident action plans daily for them to approve. The incident action plans will detail what our activities will be the following day, including all the personnel and the equipment that we will engage. For the response organizations, again, we will provide the management, processes, the personnel and the equipment.

Slide 5 is “Canada’s Approach to Spill Response.” It is a diagram. On the top of the diagram we have the Canada Shipping Act and the regulations and standards. That provides the framework for us to provide prevention and preparedness plans. Essentially, we look at the regulations and we will build plans to respond or to satisfy those regulations.

À la diapositive 3, nous présentons nos partenaires d’intervention, comme nous le faisons généralement au début de nos exposés. Ces partenaires revêtent une importance capitale pour nous. Il y a d’abord Transports Canada, qui est notre agence de réglementation ou de gouvernance. Le ministère s’assure que nous respectons toutes les exigences de la Loi sur la marine marchande du Canada. La Garde côtière canadienne est l’agence de surveillance fédérale. Elle veille à ce que toutes nos interventions soient appropriées et à ce que la partie responsable assume ses obligations. Si la Garde côtière en vient à considérer qu’une intervention ne se déroule pas correctement, elle peut prendre la relève.

Nous citons également Environnement Canada et le ministère provincial de l’Environnement. Ces deux ministères nous fournissent les données scientifiques et techniques nécessaires pour nous aider à déterminer quels sont les points sensibles dans une zone touchée par un déversement et suivant quel ordre de priorité nous devrions nous occuper de chacun.

Nous avons également comme partenaire un groupe d’utilisateurs que nous rencontrons deux fois par année. Tous nos membres peuvent assister à ces rencontres. On y discute de différentes questions dont nos structures de frais, nos plans de dotation et nos objectifs organisationnels. Parmi les utilisateurs participants, on retrouve des entreprises de remorqueurs et de chalands, des courtiers d’affrètement maritime, des avocats en droit maritime, la Chambre de commerce maritime et des installations de manutention d’hydrocarbures.

La quatrième diapositive présente l’approche du Canada en matière d’intervention en cas de déversement. C’est l’industrie qui assume les coûts liés aux préparatifs d’urgence par le biais des frais d’utilisation. Ainsi, nos membres nous fournissent les fonds nécessaires pour acheter de l’équipement, embaucher du personnel et mettre en place les processus de gestion dont nous avons besoin pour intervenir en cas de déversement d’hydrocarbures.

C’est la partie responsable du déversement qui doit gérer les interventions et en assumer tous les coûts. Chaque jour, nous soumettons un plan d’action à l’approbation de la partie responsable. Nous y indiquons les mesures que nous allons prendre le lendemain, en précisant le personnel et l’équipement qui seront mis à contribution. Je répète que notre rôle en tant qu’organisme d’intervention consiste à mettre à la disposition de la partie responsable une équipe de gestion, des processus, l’équipement et le personnel requis aux fins de l’intervention.

À la diapositive 5, on retrouve un diagramme illustrant notre approche. Au sommet du diagramme, nous avons la Loi sur la marine marchande du Canada ainsi que les règlements et les normes applicables. C’est à l’intérieur de ce cadre que nous pouvons établir les plans de prévention et de préparation. Il s’agit essentiellement pour nous de concevoir des plans conformes à la réglementation.

Following around clockwise, we see “Response Organizations.” Again, we are responsible for putting together those prevention and preparedness plans, and those plans are certified annually by Transport Canada.

For the spill response management system, on the West Coast we use an instant command system. It allows us to liaise with other agencies and spill response organizations and it is a way of managing spill response.

With respect to the response organization support personnel, again, we really are the management company and provide the equipment. The bulk of our responders come from contract and these are marine contractors, fishers and other contractors.

Completing the loop up to “Government & stakeholders,” engaging with government agencies, we are working together at all times through exercise and other initiatives and our stakeholders. Stakeholders can be anyone within our communities where we would respond that can help us to identify sensitivities or lend resources.

Our next slide is again under the heading “Canada’s Approach to Spill Response.” To operate in Canadian waters, the following must have an arrangement with a certified response organization. Vessels that are 400 gross registered tonnes and above, as well as bulk oil carriers that are 150 gross registered tonnes and oil handling facilities are required to have an arrangement with a certified response organization. As well, they are required to have spill response plans that are reviewed and approved by Transport Canada.

Our next slide is “WCMRC Membership.” We have approximately 2,200 members. This will include oil handling facilities, oil companies, tankers, barges, freighters, ferries and cruise ships.

The next slide is “WCMRC Funding Structure.” There are four main sources of funding. Our membership fees come from vessels and oil handling facilities. We also have a bulk oil cargo fee, the CALF or the capital asset loan fee, and response fees.

Mr. Gardner: Let me expand on that. The membership fees are like an insurance policy. The members pay \$620 a year for the membership, but the bulk oil cargo fee makes up about 85 to 90 per cent of our funding. The bulk oil cargo fee is our operating budget less any revenues we have made from the previous year divided by the forecasted volumes for the year, and that comes up with a bulk oil cargo fee that is charged for any product going across a dock. As I said, that makes up about 90 per cent. Out of that 90 per cent, the five major oil companies pay the majority of

Si l’on poursuit dans le sens des aiguilles d’une montre, nous arrivons aux organismes d’intervention. Nous sommes donc chargés d’élaborer ces plans de prévention et de préparation qui sont certifiés annuellement par Transports Canada.

Pour la gestion de l’intervention en cas de déversement, nous avons recours sur la côte Ouest à un système de commandement en cas d’incident. Nous pouvons ainsi gérer le processus d’intervention en collaboration avec les autres agences et organisations responsables.

Pour ce qui est du personnel de soutien de l’organisme d’intervention, je rappelle que c’est nous qui gérons le processus et fournissons l’équipement. Plus souvent qu’autrement, nos intervenants sont des contractuels. Il peut s’agir notamment de courtiers en affrètement maritime, de pêcheurs et d’autres entrepreneurs du secteur.

Nous bouclons la boucle avec le groupe « Gouvernements et intervenants ». Nous travaillons en étroite coopération avec les agences gouvernementales dans le cadre d’exercices et d’autres initiatives pouvant faire intervenir nos parties prenantes. Par partie prenante, j’entends toute entité pouvant nous aider à cerner les points sensibles ou à avoir accès aux ressources nécessaires dans les collectivités où nous devons intervenir.

La diapositive suivante porte également sur l’approche du Canada en la matière. Les exploitants de différents équipements doivent conclure une entente avec un organisme d’intervention s’ils veulent les utiliser dans les eaux canadiennes. Il s’agit des navires de 400 tonnes de jauge brute et plus, des vraquiers pétroliers de 150 tonnes de jauge brute et plus, et des installations de manutention d’hydrocarbures. En plus de l’entente avec un organisme d’intervention, ces exploitants doivent soumettre à l’approbation de Transports Canada un plan d’intervention en cas de déversement d’hydrocarbures.

La diapositive suivante dresse la liste des membres de la WCMRC. Nous en comptons quelque 2 200 dont des installations de manutention d’hydrocarbures, des sociétés pétrolières et des exploitants de pétroliers, de barges, de cargos, de traversiers et de paquebots de croisière.

Nous traitons à la page suivante de la structure de financement de notre organisation. Nous avons quatre principales sources de financement. Il y a d’abord les frais d’adhésion payés par les exploitants de navires et les installations de manutention d’hydrocarbures. Nous touchons également des droits prélevés sur les chargements de produits pétroliers en vrac, des droits d’immobilisations et d’emprunt et des frais d’intervention.

M. Gardner : Permettez-moi de vous en dire un peu plus à ce sujet. Les frais d’adhésion prennent en quelque sorte la forme d’une police d’assurance. Ils s’établissent à 620 \$ par année, mais ce sont les droits prélevés sur les chargements de produits pétroliers en vrac qui représentent de 85 à 90 p. 100 de notre financement. Nous calculons ces droits de la façon suivante. Nous considérons le budget de fonctionnement de l’année précédente duquel nous soustrayons tous nos revenus avant de diviser le résultat par les volumes prévus pour l’année en cours. On obtient

those fees. Out of the 2,200 members, basically the four big oil companies and the pipeline company pay 90 per cent of WCMRC's fees.

Mr. Wright: The next slide is "Geographic Area of Response." You will see a map of the West Coast of British Columbia. As a reminder, our area of response is from the Alaska border to the Washington State border out to the 200-mile limit. You can see from this slide the areas in which we have caches of equipment. Any circle is a cache of equipment. It can be vessels, trailers or a certain package that is suitable for responding to spills in that area. The stars are locations where we have not only equipment, but we also have warehouses and full-time staff. We have a full-time staff of about 30 and 6 to 8 part-time.

Our next slide shows roles and responsibilities. The top centre of the slide will show you who the responsible party is. This is the way they manage a spill. They will have input from stakeholders. Stakeholders can be any number of people who may have been impacted by the spill.

They will have concerns that will translate into response priorities for the responsible party. The responsible party will also get advice from the federal government, the provincial governments and First Nations.

A little lower down you will see that the responsible party has the casualty to deal with. Whatever has become damaged and released that oil is the casualty. The responsible party will be looking after that. The community will look after any issues that may be impacted because of the spill. They also need to look after corporate interests, their shareholders and the cleanup.

Under the Canada Shipping Act, the responsible party looks after wildlife recovery and waste disposal. You will see in the green box, the response organization will clean up oil off the water and shorelines. They will also help to haze and scare wildlife out of certain areas and also segregate waste for disposal.

You can see the box that says "REET Input." This is a group of government agencies that will help provide scientific or technical information to help us identify sensitivities and priorities for our response.

Mr. Gardner: REET is the Regional Environmental Emergency Team.

Mr. Wright: The next slide is "Incident Command System." On the West Coast, we use the Incident Command System together with our provincial government partners and our other

ainsi les droits à payer pour tous les produits pétroliers transitant par un port. Ces droits correspondant donc à près de 90 p. 100 de notre financement sont payés en grande partie par les cinq grandes sociétés pétrolières. Nous comptons quelque 2 200 membres, mais ce sont essentiellement les quatre grandes sociétés pétrolières et l'entreprise de pipeline qui assurent 90 p. 100 de notre financement.

M. Wright : La diapositive suivante illustre notre région géographique d'intervention. C'est une carte de la côte Est de la Colombie-Britannique. Je vous rappelle que notre zone d'intervention s'étend de la frontière alaskienne jusqu'à celle avec l'État de Washington, et ce, jusqu'à la limite des 200 milles marins. Les cercles rouges sur la carte correspondent aux endroits où nous avons des caches d'équipement. Il peut s'agir de navires, de remorques ou de différents équipements adaptés à une intervention en cas de déversement dans la zone en question. Les étoiles indiquent les emplacements où nous avons non seulement de l'équipement, mais aussi des entrepôts et du personnel à temps plein. Nous avons quelque 30 employés à temps plein et de 6 à 8 à temps partiel.

Le graphique de la page suivante présente nos rôles et nos responsabilités. En haut, au centre, on retrouve la partie responsable qui doit gérer la situation en cas de déversement. Elle doit miser sur la contribution des différentes parties prenantes, à savoir celles pouvant avoir été touchées par le déversement.

Les préoccupations exprimées par les parties prenantes guident la partie responsable dans l'établissement de ses priorités. Celle-ci va consulter également le gouvernement fédéral, la province et les Premières nations.

Plus bas, vous voyez que la partie responsable doit s'occuper des pertes encourues, ce qui englobe tout ce qui a pu être causé par le déversement. Elle doit également prendre en charge les problèmes découlant du déversement pour toutes les collectivités touchées. Elle fait la même chose pour les entreprises et leurs actionnaires et doit aussi gérer les opérations de nettoyage.

En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, la partie responsable s'occupe du rétablissement de la faune et de l'élimination des déchets. Comme vous pouvez le voir dans la case verte, c'est l'organisme d'intervention qui va débarrasser les cours d'eau et les côtes des hydrocarbures déversés. Il va également apporter son aide pour éloigner la faune de certains secteurs et trier les déchets à éliminer.

Il y a une petite case qui indique « REET Input ». Il s'agit de la contribution d'un groupe d'agences gouvernementales pouvant nous fournir les données scientifiques et techniques nécessaires pour cerner les points sensibles et prioriser nos interventions.

M. Gardner : REET est l'acronyme anglais désignant l'Équipe régionale d'intervention en cas d'urgence environnementale.

M. Wright : Passons à la diapositive traitant du système de commandement en cas d'incident. Sur la côte Ouest, nous utilisons ce système en collaboration avec nos partenaires du

response organizations that we “mutual-aid” with. The basic structure is that the incident commander is supported by the public information officer, safety officer and liaison officer.

On the bottom, we have the functional boxes. The Operations Section is the teams or crews that are physically responding to the spill.

The Planning Section is generally inside of a command post. They are getting information from the field that helps them look forward to the next day’s activities, possibly the next week’s activities or the next month’s activities. These people are putting together plans that the operations people implement.

The Logistics Section looks at what is necessary to keep equipment and people going in the field. Whether that is food, fuel, personal protective or safety equipment, Logistics provides those services to the field.

The Finance/Admin Section is compiling all the documentation necessary to put an invoice together so that we are reimbursed from the responsible party for our services.

The next slide is “WCMRC Exercise Program.” Under the Canada Shipping Act Regulations, we are required to conduct exercises every year. We have to deploy a 150-tonne equipment package. In the regulations, it will tell us what packages we are required to deploy.

Mr. Gardner: For clarification, one tonne is equal to about 1,000 litres.

Mr. Wright: The equipment package would be adequate to clean up a spill of 150 tonnes.

Every two years we do the next deployment of 2,500 tonnes. Every year we do cross-border exercises with our partners in Alaska and Washington State.

In addition to the on-water exercises or deployments, we train annually with our contractors. This allows us to stay sharp, to ensure our equipment is working and to test strategies in the real world.

We have tabletop exercises annually where we will do a 1,000-tonne exercise. We will engage our government agencies and stakeholders. The government agencies are Transport Canada, Coast Guard, Ministry of Environment, and Canada Wildlife Services. This is an opportunity to work together in a scenario where we work through these issues and, hopefully, iron them out for any potential spill response.

gouvernement provincial et d’autres agences d’intervention. Le responsable du système de commandement est appuyé par l’agent d’information publique, le responsable de la sécurité et l’agent de liaison.

Les différentes sections fonctionnelles sont au bas du diagramme. La section des opérations regroupe les équipes ou les équipages qui interviennent directement en cas de déversement.

La section de planification est généralement intégrée au poste de commandement. On y cherche à obtenir des informations de première main afin de mieux planifier les activités du lendemain, voire de la semaine qui vient ou du mois suivant. On y établit les plans qui seront mis en œuvre par la section des opérations.

La section logistique s’occupe de toutes les mesures nécessaires pour que les ressources matérielles et humaines puissent poursuivre leur travail sur le terrain. Elle doit notamment s’occuper de la nourriture, du carburant et de l’équipement de protection ou de sécurité.

La section Finances et administration compile tous les documents requis pour établir une facture de telle sorte que la partie responsable puisse nous rembourser pour nos services.

La diapositive suivante traite du programme d’exercices de la WCMRC. En vertu du Règlement sur la marine marchande du Canada, nous sommes tenus d’effectuer des exercices chaque année. Nous devons ainsi déployer l’équipement nécessaire pour un déversement de 150 tonnes. Le règlement nous indique exactement ce qu’il faut déployer.

M. Gardner : Pour que les choses soient bien claires, une tonne correspond à environ 1 000 litres.

M. Wright : On parle donc de l’équipement requis pour le nettoyage d’un déversement de 150 tonnes.

Tous les deux ans, l’équipement déployé doit être suffisant pour un déversement de 2 500 tonnes. Chaque année, nous tenons des exercices transfrontaliers avec nos partenaires de l’Alaska et de l’État de Washington.

En plus de ces exercices et de ces déploiements sur l’eau, il y a la formation annuelle avec nos entrepreneurs. Cela nous permet d’affûter nos compétences, de nous assurer du bon fonctionnement de notre équipement et de mettre à l’essai différentes stratégies dans un contexte réaliste.

Nous tenons en outre chaque année des exercices sur maquette pour un déversement de 1 000 tonnes. Nous mobilisons à cette fin nos agences gouvernementales et nos parties prenantes. Par agences gouvernementales, j’entends Transports Canada, la Garde côtière, le ministère de l’Environnement et le Service canadien de la faune. Nous pouvons ainsi travailler ensemble dans le contexte d’un scénario nous permettant de dégager les problèmes éventuels et, dans la mesure du possible, les solutions à appliquer en cas de déversement.

The next slide is “Area Plans/GRPs,” geographic response plans. We will start to look at areas within our geographic area, and we will identify where the sensitivities and priorities are. How can we protect those sensitivities? What needs to be done? How much boom do we need? Where do we need to position equipment?

We will look at where we can establish incident command posts, decide who the local contacts are within the municipality, where we can stage equipment, land helicopters and launch vessels. We will do coastal mapping.

We will look at strategies to protect those sensitivities. Where is the local equipment? Do we have our equipment close by, or does the Canadian Coast Guard have equipment we can use in the event of a spill? Do our contractors have equipment there? We look at any logistical support services that may assist us in our response.

The Chair: Gentlemen, we have five minutes left if we leave room for questions.

Mr. Gardner: We will move along.

Mr. Wright: The next slide is “Resources - People.” It is our most important asset. We have a number of different contractors around B.C. that we use: marine contractors, tug boats, fishermen’s oil spill emergency team, and land spill contractors that work with us in the event of a spill.

Next is “Resources — Equipment.” We are required to have a variety of equipment capable of working in a number of different environments. It is important for us to be able to work in an unsheltered area. That is essentially an open-water or offshore area, as well as in sheltered waters and shorelines. It is important to have equipment that is unique and capable of working in a variety of environments.

We have 31 vessels ranging in size from small skiffs to large, dedicated barges. We have three large barges with response equipment on board, ready to go.

We have 31 vessels and 30,000 metres of boom. We have over 50 response trailers positioned around the coast. We have three mobile command centres where we can run field offices or manage incidents from. We have a number of tools in our toolbox for incident command posts. It is our field operating guides, our display boards and our incident command trailer.

À la page suivante, il est question des plans régionaux et des plans d’intervention géographiques. Nous examinons les différents secteurs de la région que nous desservons afin de relever les zones sensibles et d’établir nos priorités en conséquence. Que pouvons-nous faire pour protéger ces zones? Quelles mesures doivent être prises? De quelle quantité de barrières de rétention avons-nous besoin? Où devons-nous positionner notre équipement?

Nous devons décider de l’endroit où nous allons établir nos postes de commandement, voir quelles sont les personnes-ressources dans la municipalité, et savoir où nous pouvons placer l’équipement, faire atterrir des hélicoptères et mettre à l’eau des bateaux. Nous procédons aussi à une cartographie côtière.

Nous étudions différentes stratégies pour la protection des zones vulnérables. Où se situe l’équipement disponible dans la région? Avons-nous nous-mêmes de l’équipement accessible à proximité, ou est-ce que la Garde côtière canadienne en a que nous pourrions utiliser en cas de déversement? Est-ce que nos entrepreneurs ont de l’équipement sur place? Nous considérons en outre tous les services de soutien logistique qui pourraient nous être utiles.

Le président : Messieurs, nous pouvons encore vous accorder cinq minutes, car il faudrait garder du temps pour les questions des sénateurs.

M. Gardner : Nous allons poursuivre rapidement.

M. Wright : La diapositive suivante porte sur les ressources humaines, notre actif le plus important. En cas de déversement en Colombie-Britannique, nous pouvons faire appel à différents fournisseurs de services d’intervention : courtiers d’affrètement maritime, exploitants de remorqueurs, équipes d’intervention d’urgence de pêcheurs et entrepreneurs spécialisés en déversements terrestres.

Les diapositives qui suivent traitent de l’équipement d’intervention dont nous avons besoin pour travailler dans différents contextes. Ainsi, il est important pour nous de pouvoir intervenir dans une zone non protégée, c’est-à-dire en eaux libres ou au large, ainsi que dans des aires protégées et le long des berges. Il importe de pouvoir compter sur de l’équipement spécialisé permettant de travailler dans différents environnements.

Nous disposons de 31 navires qui vont de la plus petite yole jusqu’à trois grandes barges dotées d’équipement d’intervention prêt à être utilisé.

Nous avons de plus 30 000 mètres de barrières de rétention. Nous avons positionné le long de la côte une cinquantaine de remorques d’intervention. Nous avons trois centres de commandement mobiles nous permettant de gérer les interventions directement sur place. Nos postes de commandement en cas d’incident sont en outre équipés de différents outils, à savoir des guides des opérations sur le terrain, des tableaux d’affichage et des remorques du système de commandement d’incident.

Mr. Gardner: WCMRC is certified by Transport Canada for 10,000 tonnes. We have a growing capacity of 26,000 tonnes.

Mr. Wright: The call-out, it is probably not necessary to go into detail there. We do have a call-out that works quite well. We can activate 24/7, 365 days a year.

Mr. Gardner: The next deals with partners and the mutual aid that we have in place. We have an agreement with Eastern Canada Response Corporation, and we work closely with the Coast Guard, Transport Canada, and the B.C. shipping industry. The message is we are not alone. We belong to a global response network, and we partner with people from around the world.

Mr. Wright: We have already touched on our outreach program. With respect to stakeholders and the public, we are getting into those communities and seeing how we can work together ahead of a spill.

Going forward, one of the initiatives we are looking at is the benchmarking of world-leading spill response organizations. We have developed 25 different criteria that make up a response organization. We have developed questions against those criteria, and we are now looking at other organizations around the world and asking them what the best practices are. We will then take all those together, review them and consolidate the best practices in each of those categories or criteria.

Mr. Gardner: We met with the tanker panel yesterday for a couple of hours and mentioned this to them. The organizations are from Norway, Australia, Alaska, the U.S. and the other Canadian response organizations, so we have a good group of folks that we are working with. Out of those 25 elements, we will summarize that and then share back. We have agreed to share it with the tanker study group as well as the panel.

Mr. Wright: Some of the other things we have going on are an enhanced training program, geographic response plans and coastal mapping upgrades. Going forward, we have more capital projects, our ten-year capital plan and some five-year enhancements planned if the pipeline projects go ahead.

The last thing we have is the research and development that we have been conducting. We are part of some industry testing. We recently participated with diluted bitumen testing on water for 10 days. We were able to test our skimmers for 10 days and see any effects or changes in the diluted bitumen and any changes in the efficiencies of our skimmer.

We would now be open up to questions or discussion.

M. Gardner : La WCMRC est accréditée par Transports Canada pour des déversements de 10 000 tonnes. Notre capacité réelle atteint maintenant 26 000 tonnes.

M. Wright : Il n'est sans doute pas nécessaire de vous fournir des détails sur le traitement des appels que nous recevons. C'est un service qui fonctionne très bien et qui est accessible 24 heures par jour, à longueur d'année.

M. Gardner : La diapositive qui suit traite des partenariats et de l'aide réciproque. Nous avons des ententes avec la Société d'intervention maritime de l'est du Canada (SIMEC) ainsi qu'avec la Garde côtière, Transports Canada et nous travaillons étroitement avec l'industrie de commerce maritime de la Colombie-Britannique. Il s'agit simplement de savoir que nous ne travaillons pas en vase clos. Nous faisons partie d'un réseau d'intervention planétaire et nous avons des partenaires partout dans le monde.

M. Wright : Nous avons déjà parlé du programme de diffusion externe. Pour ce qui est des parties prenantes et de la population, nous nous rendons dans les collectivités pour voir comment nous pouvons travailler ensemble en prévision d'un éventuel déversement.

Parmi les projets futurs que nous envisageons, il y a l'analyse comparative des plus importants organismes d'intervention en cas de déversement au monde. Nous avons défini 25 critères applicables à tout organisme d'intervention. Nous avons préparé des questions en fonction de chaque critère et nous cherchons à voir ce qui se fait de mieux en la matière à l'étranger. Nous allons ensuite compiler toutes ces données pour établir après examen les pratiques à privilégier en fonction de chaque critère.

M. Gardner : Nous en avons parlé hier avec les membres du groupe d'experts sur les navires-citernes lors d'une rencontre de deux heures. Comme les organisations d'intervention viennent de Norvège, d'Australie, d'Alaska, des États-Unis et d'ailleurs au Canada, nous pouvons compter sur un échantillon représentatif de partenaires. Nous allons transmettre à tous ces experts un résumé de notre analyse à l'égard des 25 critères établis.

M. Wright : Parmi nos autres projets à venir, notons le renforcement du programme de formation, les plans d'intervention géographiques et les mises à jour de la cartographie côtière. Nous prévoyons en outre un accroissement de nos immobilisations, notamment dans le cadre d'un plan décennal de même qu'un plan d'amélioration quinquennal si les projets de pipelines vont de l'avant.

Nous pourrions vous parler en dernier lieu des activités de R-D que nous menons. Nous participons à certains essais réalisés par l'industrie. Nous avons récemment pris part à un essai de 10 jours portant sur le déversement de bitume dilué sur l'eau. Ce fut pour nous l'occasion d'évaluer l'efficacité de nos dispositifs de ramassage et les effets sur le bitume dilué.

Nous sommes disposés à répondre à vos questions.

Senator Mitchell: Thank you, gentlemen. It is great to have you with us.

You mentioned the partners you work with, one of which is the Canadian Coast Guard. There were reports yesterday or today of an audit done of the Canadian Coast Guard in 2010 that suggested perhaps some of their equipment is not as new or modern as it might be. What is your relationship with the Canadian Coast Guard? Can you depend on their equipment? How does your equipment compare to theirs?

Mr. Gardner: I will answer that one in a general sense. When the regime was built back in 1995, the response organizations across Canada were to be certified for 10,000 tonnes and were to be supplemented by the Canadian Coast Guard, which was to have a 25,000-tonne capacity. I do not believe that is in place today, and I think that came out in the Auditor General's report. Their systems are not as robust as ours, and we look forward to them actually investing in new equipment as they move forward.

Senator Mitchell: How much of your capacity is supplemented by the Canadian Coast Guard capacity? How much of a drain is there if they are not up to speed?

Mr. Gardner: There is no dependency at this time on the Canadian Coast Guard on the West Coast.

Senator Mitchell: On the question of ownership, I think you are owned by the same four companies that own the eastern counterpart.

Mr. Gardner: No, that is not correct.

Senator Mitchell: Sorry.

Mr. Gardner: We are owned by Kinder Morgan, Chevron, Shell, Imperial Oil and Suncor.

Senator Mitchell: There is some overlap but not exactly?

Mr. Gardner: That is correct: Imperial Oil, Suncor and Shell.

Senator Lang: I would like to go to the issue really confronting Canada, and that is whether or not we have the capacity to deal with an oil spill on the West Coast if a new pipeline like Gateway was built or even, for that matter, Kinder Morgan.

In the executive summary of your handbook, it states your organization has completed preliminary analysis to determine the equipment and resources needed to meet a range of increased capacities to meet these changing conditions. This preliminary analysis reveals that the WCMRC is well positioned to meet increased capacity requirements.

Le sénateur Mitchell : Merci, messieurs. C'est formidable de vous avoir parmi nous.

Vous avez parlé de vos de partenaires d'intervention, notamment la Garde côtière canadienne. Hier ou aujourd'hui, on a signalé que, selon une vérification comptable de la Garde côtière canadienne, effectuée en 2010, une partie de son équipement ne serait peut-être pas aussi neuf ou moderne qu'il le faudrait. Quelle relation avez-vous avec la Garde côtière canadienne? Pouvez-vous compter sur son équipement? Comment votre équipement se compare-t-il au sien?

M. Gardner : Je vais répondre à cela de façon générale. Quand le régime a été établi en 1995, les organismes d'intervention de l'ensemble du Canada devaient être agréés à l'égard de 10 000 tonnes et étaient aussi censés bénéficier de l'aide de la Garde côtière canadienne, qui devait pouvoir gérer un déversement de 25 000 tonnes. Je ne crois pas qu'il s'agisse là de ce qui est en place aujourd'hui, ce dont le rapport de la vérificatrice générale fait mention, je crois. Les systèmes de la Garde côtière ne sont pas aussi robustes que les nôtres, alors nous avons hâte qu'elle achète du nouvel équipement.

Le sénateur Mitchell : Dans quelle mesure la capacité d'intervention de la Garde côtière canadienne supplée-t-elle à la vôtre? Quand celle-ci n'est pas à la hauteur, quel genre de fardeau est-ce que cela met sur vos épaules?

M. Gardner : À l'heure actuelle, sur la côte Ouest, nous ne comptons pas sur l'aide de la Garde côtière.

Le sénateur Mitchell : Je pense que vous appartenez aux quatre mêmes sociétés qui exploitent vos pendants sur la côte Est.

M. Gardner : Non, c'est inexact.

Le sénateur Mitchell : Désolé.

Mr. Gardner : Nous appartenons à Kinder Morgan, Chevron, Shell, Imperial Oil et Suncor.

Le sénateur Mitchell : Il y a un certain chevauchement, non?

M. Gardner : Oui : Imperial Oil, Suncor et Shell.

Le sénateur Lang : J'aimerais aborder la question à laquelle le Canada doit vraiment répondre, à savoir si nous serions capables de gérer des déversements d'hydrocarbures sur la côte Ouest si un pipeline comme celui de Gateway ou même de Kinder Morgan était construit.

Dans le synopsis de votre manuel, il est écrit que votre organisation a effectué une analyse préliminaire pour déterminer quel équipement et quelles ressources seraient nécessaires pour augmenter la capacité d'intervention dans cette éventualité. Selon cette analyse, la WCMRC serait bien placée pour répondre à des besoins accrus.

That statement is made, yet at the same time we are told that the B.C. government is not prepared to support the environmental assessment process at this point because of the lack of information or the lack of ability to cope with an oil spill. Perhaps you would like to comment on that.

First, did you appear before the environmental assessment process? Second, would you like to comment with respect to the position of B.C. perhaps and what more you can do to assure them that you can deal with a spill?

Mr. Gardner: Sure. There are a number of questions in there.

First, as I stated a while ago, we are certified for 10,000 tonnes, but we actually have a capacity of 26,000 tonnes. To give you an example with one of the planning standards, to be able to skim product off the water, the planning standard today is about 26 to 27 tonnes per hour. WCMRC has the capability today of 340 tonnes per hour. You can see the difference in capacity we have out there already.

In relation to provincial conditions, a lot of those conditions are also land-based. I am not sure if you heard from B.C. Environment Minister Terry Lake. He mentioned it is the path of the pipeline through the wilderness and the type of plans they have in place for that. Ours is marine-based and tied to the Canada Shipping Act today. We are the open and navigable waters but not the land-based at this time.

The other thing we are doing is working closely on projects with Enbridge and Kinder Morgan to look at what the changes would be in volumes, where we would domicile additional equipment and what that additional equipment would be. I will give you a rough idea. We looked at the organization. As Mr. Wright said, we have 30 today and we are hiring more this year. The numbers we are looking at when we look at these two projects, we would be going from 30 to 200. The count goes way up when it comes to both personnel and equipment.

In the South, we have, as I said, locations with the main office here. We would look at an office in the North, which would also be another hub. We would look at a 32,000-tonne package, basically, in the North. We would be looking at another probably close to 32-plus in the South. As the environment around us changes, so do we, is the answer.

Senator Lang: Perhaps you can answer this question, then. Are you saying to us that the B.C. government is satisfied with your ability to cope with a spill if it happens outside of Kitimat?

Cela dit, en même temps, on nous dit que le gouvernement de la Colombie-Britannique n'est pas prêt à appuyer le processus d'évaluation environnementale pour l'instant à cause du manque d'information ou de l'incapacité de gérer un déversement. Qu'en pensez-vous?

Premièrement, avez-vous comparu devant la commission dans le cadre du processus d'évaluation environnementale? Deuxièmement, aimeriez-vous parler de la position de la Colombie-Britannique et de ce que vous pourriez faire de plus pour convaincre le gouvernement que vous pouvez gérer un déversement?

M. Gardner : Bien sûr. Vous avez posé plusieurs questions.

Premièrement, comme je l'ai dit tout à l'heure, nous sommes agréés à l'égard de 10 000 tonnes, mais, en réalité, notre capacité d'intervention est de 26 000 tonnes. Par exemple, selon une des normes actuelles servant à la planification, chaque heure, il faut pouvoir écumer environ 26 ou 27 tonnes d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Or, chaque heure, la WCMRC peut en écumer 340 tonnes. Notre capacité d'intervention est donc déjà supérieure à celle qui est exigée.

Deuxièmement, le gouvernement provincial se préoccupe beaucoup de la manière dont les terres seraient touchées. Je ne sais pas si vous avez entendu les propos de Terry Lake, le ministre de l'Environnement de la Colombie-Britannique : il s'inquiète du fait que le pipeline est censé traverser des terres de nature sauvage. Aujourd'hui, conformément à la Loi sur la marine marchande du Canada, notre mandat consiste à protéger les eaux. Pour l'instant, nous nous occupons donc seulement des eaux libres et navigables, pas de la terre ferme.

En outre, nous travaillons en étroite collaboration à des projets avec Enbridge et Kinder Morgan pour voir à quels changements il faudrait s'attendre sur le plan du tonnage, où il faudrait installer de l'équipement additionnel et quel genre d'équipement serait nécessaire. Pour vous donner une petite idée des changements prévus, prenons notre entreprise : comme M. Wright l'a dit, aujourd'hui, nous avons 30 employés et nous comptons en embaucher d'autres cette année. Les deux projets en question nous obligeraient à passer de 30 à 200 employés. Par conséquent, sur le plan tant des effectifs que de l'équipement, il s'agirait d'une énorme augmentation.

Dans le Sud, nous avons des installations et notre bureau principal. Nous envisagerions d'ouvrir un bureau dans le Nord, qui deviendrait un autre centre névralgique. Essentiellement, nous mettrions en place des équipements pouvant gérer un déversement de 32 000 tonnes dans le Nord, et d'autres du même genre dans le Sud. La réponse, c'est donc que, au fur et à mesure que l'environnement change, nous le faisons aussi.

Le sénateur Lang : Êtes-vous en train de nous dire que le gouvernement de la Colombie-Britannique est convaincu que vous seriez en mesure de gérer un déversement à Kitimat?

Mr. Gardner: No. Again, it is in the planning base. They are satisfied that we would be able to respond today. As the environment changes and the new equipment and the organization are put in place, I think we can satisfy them. However, again, they will have to review the process and exactly what is going in place. They have not formally sat down to review that yet.

Senator Wallace: Gentlemen, what would the capacity of the tankers be if bitumen were to be exported from the West Coast? What is the capacity of the tankers that would come along the West Coast?

Mr. Gardner: There are two different ones. You would be looking at the Aframax in the South, which is no different than the tankers that come in and out of Kinder Morgan today. It is the same size tanker. In the North, you would be looking at the VLCCs, which are the larger tankers.

Senator Wallace: What is the tonnage of each of those classes of ships, approximately?

Mr. Wright: The VLCC is up to 320,000 dead weight tonnes, and I believe the Aframax is around 100,000, but I cannot say for sure.

Senator Wallace: I think you said that the capacity you are required to have in spill response is 26,000 versus ship sizes of 100,000 or 300,000. Is a 26,000 spill response capacity sufficient for a worst-case scenario, if it ever occurred?

Mr. Gardner: Keep in mind again that all these tankers are compartmentalized.

Senator Wallace: I realize that.

Mr. Gardner: Therefore, you are not rupturing an entire vessel.

We are certified, again, under the Canada Shipping Act Regulations today for 10,000. We have 26,000, just for clarification. Really, we are only regulated for 10,000.

What we expect is that we will continue to increase our capacity somewhere in the 50 or plus capacity. I would venture to say that you need more capacity in a 10,000-tonne certification today, but do you need to the max? Probably not.

Senator Wallace: If 300,000-tonne vessels are coming in, do you need more than a 26,000 spill response capacity?

Mr. Gardner: Yes.

M. Gardner : Non. Je rappelle que nous n'en sommes qu'à l'étape de la planification. Le gouvernement est convaincu que nous aurions les moyens de gérer les déversements dans la situation actuelle. Au fur et à mesure que celle-ci évolue et que nous mettons en place de nouveaux équipements et de nouvelles installations, je pense que nous pourrions convaincre le gouvernement que nous sommes en mesure de respecter ses exigences. Toutefois, le gouvernement devra réexaminer comment nous comptons procéder et ce qui, au juste, sera mis en place. Il ne nous a pas encore rencontrés officiellement pour en discuter.

Le sénateur Wallace : Messieurs, si du bitume était exporté de la côte Ouest, quel serait le tonnage des pétroliers qui longeraient la côte?

M. Gardner : Il existe deux sortes de pétroliers. Dans le Sud, il y aurait l'Aframax, qui ne diffère en rien des pétroliers qui desservent les pipelines de Kinder Morgan à l'heure actuelle. C'est un pétrolier de la même taille. Dans le Nord, il y aurait des TGTB, qui sont de plus grande taille

Le sénateur Wallace : Quel est le tonnage approximatif de ces deux types de navires?

M. Wright : Le TGTB peut contenir jusqu'à 320 000 tonnes de port en lourd et l'Aframax, environ 100 000, je crois, mais je n'en suis pas certain.

Le sénateur Wallace : Vous avez dit que, selon les exigences actuelles, votre capacité d'intervention doit être de 26 000 tonnes, alors que les navires peuvent contenir 100 000 ou de 300 000 tonnes d'hydrocarbures. Est-ce que la capacité d'intervention exigée suffirait dans le pire des scénarios?

M. Gardner : N'oubliez pas que tous ces pétroliers sont compartimentés.

Le sénateur Wallace : Je le sais.

M. Gardner : Par conséquent, ce n'est pas le bâtiment au complet qui serait atteint.

À l'heure actuelle, en vertu des règlements d'application de la Loi sur la marine marchande du Canada, nous sommes agréés à l'égard de 10 000 tonnes. Je précise que notre capacité d'intervention est de 26 000 tonnes, alors que seule une capacité de 10 000 tonnes est requise.

Nous nous attendons à continuer d'augmenter notre capacité d'intervention pour atteindre environ 50 000 ou plus. Je dirais qu'il faudrait exiger une capacité supérieure à 10 000 tonnes, mais faudrait-il exiger la capacité maximale? Probablement pas.

Le sénateur Wallace : Si des bâtiments de 300 000 tonnes entrent au port, faudrait-il avoir une capacité d'intervention de plus de 26 000 tonnes?

M. Gardner : Oui.

Mr. Wright: What they have considered in risk assessment models is that a tanker could rupture two cargo tanks on a VLCC, and the contents of those two cargo holds would be 36,000 tonnes. Those are some of the criteria that have been used by Enbridge to determine their capacity.

The risk models suggest that the entire cargo of a tanker would not be lost and that the worst-case scenario is that two cargo holds are impacted and the entire contents of those two cargo holds would be lost.

Senator Wallace: I think you mentioned that your organization would be called upon to provide spill response if bitumen were being transported. Are your spill response techniques and equipment suitable for bitumen? We understand it reacts quite differently from conventional crude. There is some debate as to whether it sinks or floats. Do you have equipment that is appropriate for bitumen versus conventional crude?

Mr. Gardner: First, again for clarification, the product coming off the West Coast is diluted bitumen, not bitumen. Diluted bitumen is cut with condensate, so it has a density less than 1; and 0.94 is the density that it would travel through the pipeline, and a lot of that has to do with the efficiency of the pipeline itself.

To answer your question: Yes. We had a real spill in 2007 when a mishap occurred with the rupture of the pipeline by a backhoe that ended up getting in the drainage system and ended up in Burrard Inlet. We were able to pick up that product with our conventional mechanical skimmers.

As Mr. Wright mentioned, we just finished conducting a 10-day test with a variety of skimmers on the product that would be coming down in test tanks, and every one of those skimmers worked from day one right through to day ten for collecting it.

Senator McCoy: That is a very good segue into my questions. Thank you for taking our questions. To clarify: First, you do only oil and you do it only on navigable waters, is that correct, not rail?

Mr. Gardner: Yes. By law, we have the membership agreement. We have subscriber agreements with folks like CN and Kinder Morgan for supplementing their response. Because we have trained folks in incident management with the Incident Command System and we also have surplus equipment above and beyond the Canada Shipping Act standard, we can loan out that equipment or supply resources above and beyond. As a clarification: Yes, we can help, and we have helped, in other spills.

Senator McCoy: Is there a similar organization dealing with natural gas?

M. Wright : Ce qu'on considère dans les modèles d'évaluation des risques, c'est que, dans un TBTB donné, seulement deux soutes pourraient être atteintes d'un bris et que leur charge serait de 36 000 tonnes. Voilà certains des critères dont la société Enbridge s'est servie pour déterminer quelle capacité prévoir.

Selon les modèles d'évaluation des risques, un pétrolier ne perdrait pas toute sa charge et, dans le pire des scénarios, seulement deux des soutes seraient touchées et entièrement vidées de leur charge.

Le sénateur Wallace : Vous avez mentionné qu'on demanderait à votre organisme d'être prêt à intervenir si jamais du bitume était transporté. Est-ce que vos techniques d'intervention et votre équipement feraient l'affaire pour du bitume? D'après ce que nous comprenons, celui-ci réagit très différemment du pétrole brut classique. Les avis sont partagés quant à savoir si le bitume va au fond de l'eau ou flotte. Disposez-vous de l'équipement nécessaire pour ce produit?

M. Gardner : J'aimerais commencer par préciser que, sur la côte Ouest, on produit du bitume dilué. Il s'agit d'un mélange de bitume et de condensat, alors sa densité est inférieure à 1. Par ailleurs, pendant son acheminement par pipeline, sa densité serait de 0,94, et l'efficacité du pipeline constitue un facteur important.

Pour répondre à votre question : oui. Nous sommes intervenus lors d'un tel déversement en 2007 quand, en raison du bris d'un pipeline causé par une pelle rétrocaveuse, du bitume a infiltré le système d'évacuation des eaux et a fini par se déverser dans l'inlet Burrard. Nous avons réussi à récupérer ce produit en nous servant de nos récupérateurs mécaniques conventionnels.

Comme M. Wright l'a mentionné, nous venons de terminer une série de vérifications effectuées sur 10 jours et portant sur l'efficacité de divers récupérateurs avec ce produit — qui avait été versé dans des bassins d'essai —, et tous les appareils ont bien fonctionné chaque fois.

La sénatrice McCoy : Mes questions s'enchaînent parfaitement avec cela. Merci de répondre à nos questions. J'aimerais commencer par clarifier une chose : vous intervenez seulement lors de déversements de pétrole, et ce, sur les eaux navigables, pas lors d'accidents ferroviaires, est-ce exact?

M. Gardner : Oui. Aux termes de la loi, nous concluons une entente avec nos membres de même qu'avec nos partenaires, notamment CN et Kinder Morgan, pour suppléer à leur capacité d'intervention. Étant donné que nous comptons des gestionnaires des incidents formés pour utiliser le Système de commandement en cas d'incident et que nous avons beaucoup plus d'équipement que la Loi sur la marine marchande ne l'exige, nous pouvons prêter de l'équipement ou des ressources lors d'opérations qui dépassent le cadre de notre mandat. Alors, oui, nous pouvons prêter main-forte lors d'autres genres d'opérations d'assistance — d'ailleurs nous l'avons déjà fait.

La sénatrice McCoy : Existe-t-il un organisme d'intervention semblable pour des déversements de gaz naturel?

Mr. Gardner: No, not that I am aware of. Terasen Gas has its own emergency group. The chemical side does not have a regime.

One of the things we have been trying to push the government to do is put in what we call umbrella legislation. Umbrella legislation means that we can respond above and beyond the Canada Shipping Act, where a ship has to be on site, basically. We will be able to respond to oil-handling facilities, rail, pipeline, truck rollovers, and take advantage of the equipment and the personnel who are trained and multi-purpose them. Right now we get responder immunity, an indemnity clause in the Canada Shipping Act to protect us when a ship is part of the incident. However, under any other circumstance we do not get that responder immunity.

Senator McCoy: I do not have time to follow that up, but I have another question.

You have deluged us with wonderful detail about all your equipment and qualifications and so forth, but nowhere do I find any real-time, real-life statistics on how you perform. You must have those. You just referenced a response to the Burnaby spill in 2009, was it?

Mr. Gardner: 2007. Yes.

Senator McCoy: Without taking your time now, could you detail for us the number of spills, their quantity, your response time and the success of the cleanup for the last five years?

Mr. Wright: Sure.

Mr. Gardner: I do not have all those statistics at my fingertips, but we average anywhere from 14 to 20 spills a year. The majority of those are small, touch wood. We are very lucky. We have great controls in place with the oil handling facilities and the ships.

Transport Canada, as we said, certifies us on a three-year cycle — but annually reviews our training and exercise programs — and monitors all spills, along with the Canadian Coast Guard. Your best audit is the personnel within the government that can stand up and say that WCMRC has met every one of its time commitments and all its equipment functioned as required. I think our reputation in the general public and in the industry itself stands by itself.

Senator McCoy: I am not questioning your competence, sir, but I think it is information that would be useful to our study.

Mr. Gardner: I understand. Absolutely.

M. Gardner : Non, pas à ce que je sache. Terasen Gas a formé sa propre équipe d'intervention en cas d'urgence. Du côté des produits chimiques, il n'existe aucun régime de ce genre.

Nous essayons de convaincre le gouvernement, entre autres, d'adopter une loi générale. Cela nous permettrait d'intervenir dans d'autres situations que celles prévues par la Loi sur la marine marchande du Canada. Essentiellement, celle-ci stipule qu'un navire doit être sur les lieux. Nous devons avoir le droit d'intervenir quand il est question d'installations de manutention des hydrocarbures, de trains, de pipelines, de renversement de camions-citernes, et mettre à profit notre équipement et nos employés qualifiés. À l'heure actuelle, aux termes d'un article de la Loi sur la marine marchande, nous bénéficions de l'immunité des intervenants quand l'incident concerne un navire. Toutefois, dans toutes les autres circonstances, nous n'en bénéficions pas.

La sénatrice McCoy : Je n'ai pas assez de temps pour donner suite à cela, mais j'aimerais poser une autre question.

Vous nous avez fourni une foule de merveilleux détails, notamment au sujet de votre équipement et de vos qualifications, mais je ne vois nulle part des statistiques relatives à votre performance. Vous devez en avoir. Vous venez de faire référence au déversement à Burnaby, en 2009, est-ce bien cela?

M. Gardner : En 2007. Oui.

La sénatrice McCoy : Je ne veux pas accaparer votre temps, mais pourriez-vous nous dire combien de déversements vous avez gérés, la quantité d'hydrocarbures qui avait été déversée, votre délai d'intervention ainsi que le bilan de vos opérations de nettoyage au cours des cinq dernières années?

M. Wright : Bien sûr.

M. Gardner : Je n'ai pas tous ces chiffres à portée de la main, mais, en moyenne, nous gérons de 14 à 20 déversements par année. La majorité d'entre eux sont petits, on touche du bois. Nous avons de la chance. De bons mécanismes de contrôle sont en place dans les installations de manutention des hydrocarbures et les navires.

Comme nous l'avons dit, Transports Canada nous agréé aux trois ans — mais examine chaque année nos programmes de formation et d'exercices — et surveille tous les déversements, tout comme le fait la Garde côtière canadienne. La meilleure évaluation que l'on puisse avoir, c'est celle des employés du gouvernement, selon lesquels la WCMRC a satisfait à tous ses engagements en matière de délais et que tout l'équipement fonctionne tel que requis. Je pense que notre réputation auprès de la population en général, et dans l'industrie en particulier, en dit long.

La sénatrice McCoy : Je ne remets pas en question vos compétences, monsieur, mais je considère que ces renseignements seraient utiles dans le cadre de notre étude.

M. Gardner : Je comprends. Absolument.

Senator Seidman: If I might continue from Senator Wallace's question about diluted bitumen. There still remains a degree of uncertainty about what happens to it when it leaks into the water. I noticed on your website you say: "In Canada we are not permitted to introduce oil product into the marine environment for the purpose of training."

My question to you is this: In your practice responses — and you even referred to an enhanced training program in the future — how do you deal with this particular issue, which obviously is a concern that just sits there without really being able to move forward on it?

Mr. Gardner: The difference is that we cannot introduce it into the environment. In other words, we cannot spill oil into the inlet in Vancouver, or whatever, and then go and practice. In Norway, they can actually do that, and they do it on an annual basis. They actually spill oil and then practice and pick it up off the water.

We use test tanks. We can actually put the product in a test tank. We can demonstrate with our contractors the different skimmers and the effectiveness of those skimmers. We actually have measurement times, how much did they pick up, how much water did they pick up, how much oil did they pick up and what volumes over time. We have those as test results and as part of the training program.

Mr. Wright: There are substitutes for using real oil, but they are not as good as the real McCoy, so to speak. You can use hula hoops, oranges and peat moss, and they take on a similar characteristic of oil floating on the surface of the water.

Senator Seidman: Are you satisfied, using the simulated process in your test tanks, that you are approximating real-life circumstances well enough that this satisfies your ability to respond in case of a spill in terms of what is necessary and what will be needed?

Mr. Gardner: Personally, from our standpoint, what we would like to see is more R&D and more involvement between industry and government to develop research and development, larger test tanks and the opportunity to do that.

We do try to simulate as best we can, even to introduce wind conditions and tidal changes, all as part of the tests. However, they are not perfect, by any means. We do it to the best of our ability.

Senator Patterson: I appreciate your offer to send us information on spills you have dealt with over the years. Could you tell us what is the largest spill you have dealt with? Was that in Burnaby? What was the volume of the largest spill? Have you had spills to deal with offshore as opposed to near shore?

La sénatrice Seidman : Je vais continuer dans la même veine que le sénateur Wallace au sujet du bitume dilué. Une certaine incertitude subsiste en ce qui concerne ce qui se produit quand celui-ci est répandu dans l'eau. J'ai remarqué que, sur votre site web, vous dites ceci : « Au Canada, il est interdit d'introduire des produits pétroliers dans le milieu marin à des fins de formation. »

Ma question est donc la suivante : pendant vos exercices d'apprentissage — et vous avez même fait référence à un programme de formation avancé qui sera offert ultérieurement —, comment faites-vous pour vous attaquer à ce problème qui, de toute évidence, suscite bien des inquiétudes qu'il importe de dissiper?

M. Gardner : La différence, c'est que nous n'avons pas le droit d'introduire des hydrocarbures dans l'environnement. En d'autres mots, nous ne pouvons pas en déverser, par exemple, dans l'inlet, à Vancouver, pour ensuite faire des exercices d'apprentissage. En Norvège, une fois par an, il est permis de le faire : on déverse du pétrole dans l'eau pour ensuite faire des exercices de récupération.

Quant à nous, nous versons les hydrocarbures dans des bassins d'essai et, avec l'aide de nos entrepreneurs, nous montrons comment fonctionnent les divers récupérateurs et dans quelle mesure ceux-ci sont efficaces. Nous pouvons mesurer la durée de l'opération ainsi que la quantité et le volume d'eau et de pétrole récupéré avec le temps. Nous avons les résultats de ces essais, et ces exercices font partie du programme de formation.

M. Wright : Nous pourrions utiliser autre chose que du pétrole, mais cela n'aurait pas donné des résultats aussi pertinents — notamment des cerceaux de hula hoop, des oranges et des morceaux de tourbe, qui présentent des caractéristiques similaires à du pétrole qui flotte à la surface de l'eau.

La sénatrice Seidman : Êtes-vous persuadé que les exercices dans vos bassins d'essai vous permettent de simuler les circonstances réelles assez bien pour que vous ayez tout ce qu'il faut et toutes les compétences nécessaires pour intervenir dans le cas d'un vrai déversement?

M. Gardner : Nous souhaiterions que davantage de R-D soit effectuée et que l'industrie et le gouvernement collaborent plus étroitement, notamment pour mettre au point de nouvelles méthodes de R-D et des bassins d'essai de plus grande taille pour nos exercices.

Nous faisons de notre mieux pour simuler la réalité, allant même jusqu'à introduire des fluctuations des vents et des marées dans nos essais. Toutefois, ceux-ci sont loin d'être parfaits.

Le sénateur Patterson : Je vous remercie beaucoup d'avoir offert de nous envoyer les données concernant les interventions que vous avez effectuées au fil des ans. Pourriez-vous nous dire quel était le plus grand déversement? Était-ce celui de Burnaby? Quel volume d'hydrocarbures y ont été déversés? Avez-vous géré des déversements en mer ou seulement le long des côtes?

Mr. Wright: We did respond in 2005 to 1,000 tonnes of bunker that entered Wabamun Lake because of a train derailment there. We did oversee the on-water cleanup operations there.

We have had a number of other bunker spills around the Vancouver area, south coast, and in the neighbourhood of up to 100 tonnes. Kinder Morgan in 2007 was 100 tonnes or 700 barrels that entered the water. We also had another spill in 2006 that was around 100 tonnes in Squamish, British Columbia.

Mr. Gardner: We also responded to incidents like the *Queen of the North* ferry sinking in the North, implementing the Incident Command System, the stakeholder group and remote access. That is the one I would say has been one of the most challenging. It is not offshore, but it is in a very remote area and we had to manage that.

Senator Patterson: Did the *Queen of the North* incident require recovery of oil?

Mr. Gardner: Diesel was the key product.

Mr. Wright: Our strategies there focused initially on containment and recovery and then we quickly moved to protecting environmentally sensitive areas and taking a defensive approach.

The Chair: Thank you.

Senator Massicotte: My question has been answered.

The Chair: Very good, thank you.

When you send in any of the information to our clerk, she will ensure that all senators get a response.

I have a couple of questions. You gave us a map, the geographic area of response. I appreciate that very much. It shows where your offices, warehouse facilities and response equipment caches are located. Could you do the same kind of map to show us what you envision if Kinder Morgan and Northern Gateway go ahead? What would happen to that map as far as warehouse facilities and where would they be? Could you do that?

Second, for the 200-mile limit, are you responsible for the tankers that come from Valdez to Bellingham or down to the West Coast? Do you look after those if there is a spill?

Mr. Gardner: If there is a spill in Canadian waters, absolutely, but they are travelling down outside the 200-mile nautical mile limit entering Juan de Fuca Strait, so they should not be coming inside the limit.

To answer your first question, we have a confidential agreement signed with Northern Gateway. We do have exactly what the map looks like. We would have to get permission to share that from Kinder Morgan and Northern Gateway. We will

M. Wright : En 2005, 1 000 tonnes de mazout ont infiltré le lac Wabamun à cause d'un déraillement de train. C'est nous qui avons dirigé les opérations de nettoyage de l'eau.

Il y a eu un certain nombre d'autres déversements de mazout dans la région de Vancouver, sur la côte Sud, allant jusqu'à 100 tonnes. Dans le cas du déversement de Kinder Morgan, en 2007, et de celui de Squamish, en Colombie-Britannique, en 2006, il s'agissait d'environ 100 tonnes, soit 700 barils.

M. Gardner : Nous avons fait face à des incidents comme ceux du traversier *Queen of the North*, qui a coulé dans le Nord, et nous avons mis en œuvre le Système de commandement en cas d'incident, le groupe des intervenants et l'accès à distance. À mon avis, ce déversement compte parmi ceux à avoir présenté les plus grands défis. Même s'il ne s'est pas produit en mer, c'était dans une région très éloignée, et il nous a fallu gérer cela.

Le sénateur Patterson : Est-ce que l'incident du *Queen of the North* vous a obligé à récupérer du pétrole?

M. Gardner : Il s'agissait surtout du diesel.

M. Wright : Notre stratégie dans ce cas-là visait premièrement à contenir et à récupérer le produit, après quoi nous sommes rapidement passés à la protection des zones écosensibles en adoptant une approche défensive.

Le président : Merci.

Le sénateur Massicotte : On a déjà répondu à ma question.

Le président : Très bien, merci.

Quand vous enverrez des renseignements à la greffière, elle veillera à ce que tous les membres du comité en obtiennent une copie.

J'aimerais poser quelques questions. Premièrement, vous nous avez fourni une carte montrant la région que vous couvrez. Merci beaucoup. Cela montre où se situent vos bureaux, vos entrepôts et votre cache d'équipement. Pourriez-vous nous donner le même genre de carte pour nous montrer ce qui arriverait si les pipelines de Kinder Morgan et de Northern Gateway recevaient le feu vert? Qu'est-ce qui changerait sur cette carte et où se situeraient alors les entrepôts? Pourriez-vous faire cela?

Deuxièmement, en ce qui concerne la limite de 200 milles, êtes-vous responsables des pétroliers de Valdez à destination de Bellingham ou d'une région encore plus au sud de la côte Ouest? Êtes-vous censés vous occuper de ces navires s'il y a un déversement?

M. Gardner : Si jamais un déversement se produit dans les eaux canadiennes, absolument, mais ces pétroliers naviguent au-delà des 200 milles marins jusqu'à l'entrée du détroit de Juan de Fuca, alors ils ne devraient pas se trouver à l'intérieur de la limite.

Pour répondre à votre première question, nous avons signé une entente confidentielle avec Northern Gateway. Nous savons exactement de quoi aura l'air la carte, mais il nous faudrait obtenir la permission de Kinder Morgan et de Northern Gateway

have to let you know on that, but we already have all the caches, where they would be, what type of equipment, the personnel, all that is being developed.

The Chair: I would appreciate if you could find that out. I would be surprised that they would not want that public with all the discussion that is going on.

Mr. Gardner: We will.

The Chair: To get back to the 200-mile limit, you guarantee me that the ships from Valdez stay out of 200-mile limit even down to the bottom of your red line and then they stay in the U.S. waters going into the Strait of Juan de Fuca, never touching Canadian waters?

Mr. Gardner: No, that is not true. In fact, in Juan de Fuca Strait they have an inbound and outbound lane. One lane travels in Canadian waters and one travels in U.S. waters as a safety precaution. There is the first change. To guarantee you that they do not come into Canadian waters on the 200 nautical miles, that is Transport Canada, Coast Guard, not the response organizations monitoring of those, so we do not know what the answer is. I cannot tell you.

The Chair: You do monitor.

Mr. Gardner: Transport Canada has a surveillance program where they travel the coast up and down and they are probably your best answer. We would not be able to tell you if the tankers do come into Canadian waters.

The Chair: I appreciate that. I got that. In the Strait of Juan de Fuca, though, if they are in Canadian waters inbound or outbound, are you responsible for the cleanup?

Mr. Gardner: We will respond and we have to do it under a third party agreement. In 1995, there was a reciprocal agreement put in place between the response organizations from Washington State and Canada and it was an interim reciprocal agreement until such time as Canadian Coast Guard and U.S. Coast Guard put an agreement in place. Eighteen years later that agreement is not in place.

The Chair: Okay. Thank you very much, gentlemen. I appreciate you taking extra time to stay so that we could have that presentation. There could be some other questions that some senators have that we will put in written form to you, but thank you very much for your time. I appreciate it.

Mr. Gardner: We would welcome anyone who would like to visit us on the West Coast. We could spend any time to help educate folks.

The Chair: I think we are coming to visit you. That is still in the works.

pour vous en faire part. Nous vous donnerons une réponse à ce sujet, mais nous savons déjà où se situeront toutes les caches et quel genre d'équipement et d'effectifs seraient nécessaires — tout cela est en cours d'élaboration.

Le président : Je vous serais reconnaissant de nous informer de leur réponse. Je serais étonné s'ils ne souhaitaient pas que ces renseignements soient rendus publics, vu qu'on parle beaucoup de ces projets en ce moment.

M. Gardner : Nous tâcherons de le faire.

Le président : Pouvez-vous me garantir que les navires de Valdez restent au-delà de la limite de 200 milles, jusqu'à la partie inférieure de votre ligne rouge, et qu'ensuite, ils restent dans les eaux américaines jusqu'à l'entrée du détroit de Juan de Fuca, sans jamais toucher les eaux canadiennes?

M. Gardner : Non, ce n'est pas exact. En fait, on retrouve un couloir d'arrivée et un couloir de sortie dans le détroit de Juan de Fuca. L'un assure la circulation dans les eaux canadiennes et l'autre, celle dans les eaux américaines. Il s'agit-là d'une mesure de précaution. C'est la première modification. Je ne saurais vous dire si les navires pénètrent dans les eaux canadiennes en franchissant la limite de 200 milles marins. Ce ne sont pas les organismes d'intervention qui exécutent la surveillance à ce chapitre. Ce sont plutôt Transports Canada et la Garde côtière.

Le président : Vous effectuez pourtant de la surveillance.

M. Gardner : Transports Canada sera probablement mieux à même de vous répondre parce qu'il possède un programme de surveillance dans le cadre duquel ses navires patrouillent le long de la côte. Nous ne sommes pas en mesure de vous préciser si les pétroliers pénètrent dans les eaux canadiennes.

Le président : Je comprends. En cas de déversement dans le détroit de Juan de Fuca, êtes-vous responsable du nettoyage si les pétroliers en cause naviguent dans les eaux canadiennes en empruntant les couloirs d'arrivée ou de sortie?

M. Gardner : Le cas échéant, nous intervenons dans le cadre d'un contrat de dépôt entre les mains d'un tiers. En 1995, une entente réciproque avait été conclue entre les organismes d'intervention de l'État de Washington et du Canada. Il s'agissait en fait d'une entente réciproque qui était censée être valable jusqu'à ce que la Garde côtière canadienne et la Garde côtière américaine signent une entente officielle. Dix-huit ans plus tard, cette entente officielle n'a toujours pas été conclue.

Le président : Très bien. Merci beaucoup, messieurs. Je vous suis reconnaissant d'avoir patienté pour que nous puissions entendre cet exposé. Si nous souhaitons vous poser des questions, nous le ferons par écrit. Néanmoins, je vous remercie infiniment du temps que vous nous avez consacré.

M. Gardner : Nous serions heureux de vous accueillir sur la côte Ouest. Nous sommes toujours prêts à sensibiliser les gens à ce que nous faisons.

Le président : Je pense que nous vous rendrons visite. Nous en envisageons la possibilité.

Welcome to the second half of our meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. We are continuing our study on the safe transportation of hydrocarbons in Canada. I am pleased to welcome, from Canadian Pacific, Glen Wilson, Vice-President, Safety, Environment and Regulatory Affairs; and Brent Dornian, General Manager, Marketing and Sales, Energy, Chemical and Plastics.

We met when we were in Calgary before. I am sorry that we had to keep you a while. However, they would not let us out of the Senate chamber because they were still busy in there. Contrary to popular belief, we do work and so we had to stay in there. I appreciate your patience, gentlemen, and I look forward to your presentation and some questions from our senators.

Glen Wilson, Vice-President, Safety, Environment and Regulatory Affairs, Canadian Pacific: Thank you very much, Mr. Chair. Good evening, my name is Glen Wilson and I am the Vice-President, Safety, Environment and Regulatory Affairs for Canadian Pacific. I am joined by Mr. Brent Dornian, General Manager, Marketing and Sales, Energy, Chemical and Plastics for Canadian Pacific. We thank you for the opportunity to follow up with you today after our initial meeting with many of you in Calgary on March 6, 2013.

We will make brief introductory remarks and then take your questions. For the benefit of those who were not able to be at our meeting in Calgary, and to refresh those of us who were, I will briefly introduce you to how safety is managed at Canadian Pacific. Mr. Dornian will then provide a quick overview of the markets for transportation of hydrocarbons by rail.

CP operates a 22,000-kilometre network throughout Canada and the United States. In 2012, we moved 2.7 million carloads of traffic, with each car moving an average length of 1,400 kilometres. Approximately two thirds of that traffic moves to or from a port or border gateway as part of Canada's global trade.

The Canadian railway industry is also one the safest in the world, and CP recognizes that the best way to provide effective service to our customers and to execute our part in the supply chain is to operate our railway safely. I am proud to say we have been doing so, and that CP has achieved the lowest frequency of train accidents in the North American railway industry in each of the last seven years. In 2012, that equated to 1.67 FRA-reportable train accidents for every million train miles. A train accident was reportable in 2012 under FRA standards when the damage exceeded \$9,500. With locomotives costing approximately \$2.5 million, and the amount of heavy steel and motion that we have in our business, you can imagine that it is not very hard to have damages exceed \$9,500. Yet, we only did so 1.67 times for every million miles of train operations.

Nous passons maintenant à la deuxième partie de notre séance du Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Nous poursuivons notre étude de l'état actuel de la sécurité du transport en vrac des hydrocarbures au Canada. Je suis heureux d'accueillir M. Glen Wilson, vice-président, Sécurité, Environnement et Affaires réglementaires au Canadien Pacifique, ainsi que M. Brent Dornian, directeur général, Marketing et Ventes, Produits énergétiques, chimiques et plastiques.

Nous nous sommes déjà rencontrés à Calgary. Je tiens à m'excuser auprès de vous pour le retard. Néanmoins, nos obligations nous ont obligés à demeurer plus longtemps dans la salle du Sénat. Contrairement à la croyance populaire, nous travaillons au Sénat. Je vous suis reconnaissant de votre patience, messieurs, et j'attends avec impatience vos exposés. Par la suite, mes collègues vous poseront des questions.

Glen Wilson, vice-président, Sécurité, environnement et affaires réglementaires, Canadien Pacifique : Merci beaucoup, monsieur le président. Bonjour à tous et à toutes. Je m'appelle Glen Wilson et je suis le vice-président, à Sécurité, Environnement et Affaires réglementaires au Canadien Pacifique. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Brent Dornian, directeur général, Marketing et ventes, Produits énergétiques, chimiques et plastiques. Nous vous remercions de nous donner l'occasion de faire le point aujourd'hui dans la foulée de la réunion que nous avons eue avec beaucoup d'entre vous à Calgary le 6 mars 2013.

Nous ferons de brefs exposés, puis nous répondrons à vos questions. Je ferai le survol des mesures que prend le Canadien Pacifique en matière de sécurité. Ce sera nouveau pour ceux qui n'ont pas participé à notre réunion à Calgary, et ça rafraîchira la mémoire de ceux qui y étaient. Par la suite, M. Dornian vous résumera les débouchés pour les hydrocarbures transportés par rail.

Le CP exploite un réseau ferroviaire de 22 000 kilomètres au Canada et aux États-Unis. En 2012, il a utilisé 2,7 millions de wagons, et chacun s'est déplacé sur une distance moyenne de 1 400 kilomètres. Environ les deux tiers de la circulation se fait à destination ou à provenance d'un port ou d'un point de passage frontalier dans le cadre de la stratégie canadienne en matière de commerce mondial.

L'industrie ferroviaire canadienne est également l'une des plus sûres au monde. Selon le CP, la sécurité de son réseau ferroviaire constitue la meilleure façon d'offrir un service efficace à ses clients et de jouer son rôle dans la chaîne d'approvisionnement. Je suis fier de dire que nous avons su tirer notre épingle du jeu dans les deux cas et que le CP a eu le plus faible taux d'accidents ferroviaires en Amérique du Nord au cours de chacune des sept dernières années. En 2012, cela équivalait à 1,6 accident pour chaque million de milles franchis, selon les chiffres de la FRA. D'après les normes de la FRA, il fallait signaler un accident ferroviaire en 2012 lorsque la valeur des dommages était supérieure à 9 500 \$. Compte tenu du prix d'une locomotive qui est d'environ 2,5 millions de dollars et du nombre de véhicules que nous utilisons, vous pouvez facilement imaginer qu'il n'est pas

CP achieves these high standards for safety through a combination of people, process and technology. In the interests of time, I will not reiterate the details that we discussed in our session in Calgary in March, but I do want to emphasize, generally, that our safety management system is modeled after the highest international standards for health and safety management, and it is extensively audited by CP itself as part of our drive for continuous improvement, by Transport Canada as part of its responsibilities for oversight and regulatory compliance, and by shippers and other stakeholders. The chemical industry is a good example with their Responsible Care Program.

Without getting into the details, I can also tell you that CP employs an array of technology across its network that is increasingly effective at detecting defects in infrastructure and in the locomotives and cars moving across our network. Vast strides have been made in scanning for subsurface defects, micro cracks in steel and other early indications that cannot be detected through manual inspection process but which are allowing CP and other railways to transition from reactive to predictive.

This journey is not yet complete but the continuous improvement in safety is evident, as we better and better understand how to monitor, predict and prevent where we could previously only search and react.

I recognize that this committee is specifically tasked with inquiring into safety as it relates to the transportation of hydrocarbons, so I also want to make the point that CP has been transporting dangerous goods for well over 100 years. Crude oil shipments, while growing and garnering a lot of interest, still make up only a small percentage of the dangerous goods shipments that we see.

CP is very mature and has proven operations for handling these products safely, and for quick and effective emergency response in those rare instances when incidents do happen. We proactively work with communities we operate through to educate about, exercise and test our emergency response processes. Our response capability and our commitment to the community and the full restoration of a site when incidents do happen are also proven and ongoing.

With that I will ask Mr. Dornian to introduce you to the shippers, products and markets for hydrocarbons moving by rail.

tellement difficile que les dommages soient supérieurs à 9 500 \$. Pourtant, nous n'avons qu'un taux d'accidents de 1,67 pour chaque million de milles franchis.

Le CP atteint un tel haut niveau de sécurité grâce à ses employés, à sa technologie et ses méthodes. Il serait trop long de reprendre en détail les points abordés lors de notre réunion en mars à Calgary, mais je tiens à vous souligner que notre système de gestion de la sécurité s'inspire des normes internationales les plus rigoureuses en matière de santé et de sécurité. Notre système fait également l'objet de vérifications exhaustives de notre part dans le cadre de notre stratégie visant à favoriser l'amélioration continue, de la part de Transports Canada en vertu de ses responsabilités en matière de surveillance et de conformité à la réglementation, de la part des expéditeurs et cetera. Le Programme de gestion raisonnable de l'industrie chimique est un exemple pertinent à ce chapitre.

Sans entrer dans les détails, je peux vous dire également que le CP utilise une vaste gamme de technologies de plus en plus efficaces pour détecter les défauts dans l'infrastructure ainsi que dans les locomotives et les wagons se déplaçant sur l'ensemble du réseau. On a accompli des progrès formidables dans le scannage pour détecter les défauts internes, les microfissures dans l'acier et d'autres signes précoces impossibles à détecter par une inspection manuelle. Le CP et les autres compagnies de chemin de fer ont pu ainsi passer d'un modèle réactif à un modèle prédictif.

Notre travail à ce chapitre n'est pas terminé, mais l'amélioration continue en matière de sécurité saute aux yeux, car nous comprenons de mieux en mieux comment surveiller, prédire et prévenir, alors qu'auparavant nous ne pouvions que chercher les causes et réagir.

Sachant que le mandat de votre comité consiste à étudier l'état actuel de la sécurité du transport des hydrocarbures, je tiens donc à vous signaler que le CP transporte des marchandises dangereuses depuis plus de 100 ans. Le transport du pétrole brut prend de l'expansion et suscite beaucoup d'intérêt, mais ce produit ne constitue qu'une faible proportion des marchandises dangereuses que nous transportons.

Le CP possède beaucoup d'expérience et a fait ses preuves dans le transport sécuritaire de ces produits. Il est également en mesure de réagir rapidement et efficacement les rares fois où survient un incident. Nous travaillons d'une façon proactive de concert avec les collectivités traversées par nos rails afin de donner de la formation sur nos méthodes d'intervention et de procéder à des exercices de simulation à ce chapitre. Nous sommes en mesure d'intervenir en cas d'urgence, nous avons à cœur l'intérêt des diverses collectivités, nous prenons les mesures complètes de restauration en cas d'incident et nous nous engageons à poursuivre dans cette voie.

Je demanderai maintenant à M. Dornian de vous parler des expéditeurs, des produits et des marchés pour les hydrocarbures transportés par rail.

Brent Dornian, General Manager, Marketing and Sales, Energy, Chemical and Plastics, Canadian Pacific: Thank you. I will simply remind you of a few key points we made regarding the markets and our volume and growth projection.

The crude-by-rail model started as a solution to production spikes that had no off-take capacity to really get to market, but the model has been proven to be a reliable and “rateable” way to get all types of crude to all refinery markets in North America. At origin, our access in the Bakken continues to grow as facilities expand and scale including the Saskatchewan Bakken. Our Western Canadian volume continues to grow on the same basis. Across our network, we have 19 origin facilities, 14 of which are in Western Canada, and more are under development.

We will access heavy crude to the major pipeline hubs in Edmonton and Hardisty. An extensive pipeline feeder system will draw volumes down to these hubs. We will provide a rail option for barrels that want to travel to the Gulf Coast or reach other non-pipeline-served markets.

On a destination basis, CP is now moving crude to all eastern Canada, the northeast U.S., the Midwest refiners, the U.S. Gulf Coast, as well as the West Coast.

Primarily, our markets are to the Gulf Coast and northeast refinery markets. We expect both of those primary markets to continue to grow. The northeast market will be served both through terminals, such as the example of Global at Albany, New York, which then vessels product on to the refinery, as well as rail direct to specific refinery facilities. Many of the refineries in this market are building infrastructure that will allow them to accept large volumes of crude on a direct-rail basis.

This is also happening in the Gulf Coast. CP is working with a number of parties and has connections on the Kansas City Southern, the Burlington Northern and the Union Pacific to continue to build our portfolio of rail destinations in the Gulf Coast market.

The West Coast refinery market will be important to CP, as well, particularly as the demand for the heavier oils grows. Industry is working on solutions for the export market, and we are involved in discussions on the development of this capability. Rail capacity does exist across our network, and the industry will solve the issues of terminal capacity at the West Coast.

With respect to volumes and growth, growth continues to be strong on CP both out the Bakken, as well as the heavier crude in Western Canada. In 2012, we moved 53,500 rail cars, or roughly 95,000 barrels per day. In January of this year, we hit an annualized run rate of 70,000 carloads, or roughly 125,000 barrels per day. We have a line of sight to two to three times this volume based on specific initiatives, and we expect to reach this run rate by sometime in late 2015 or early 2016.

Brent Dornian, directeur général, Marketing et ventes, Produits énergétiques, chimiques et plastiques, Canadien Pacifique : Merci. Je vous exposerai simplement quelques aspects essentiels sur les marchés ainsi que nos projections en matière de volume et de croissance.

On a commencé à envisager le transport du pétrole brut par rail comme une solution aux pics de production débouchant sur des stocks qui ne pouvaient être livrés. Cependant, ce modèle s’est révélé une façon fiable et évaluable de transporter tous les types de pétrole brut jusqu’aux raffineries nord-américaines. Notre accès aux schistes bitumineux de Bakken continue de s’améliorer au fur et à mesure que les installations poussent, y compris en Saskatchewan. Nos activités continuent de prendre de l’ampleur dans l’Ouest canadien. Notre réseau comporte 19 installations dont 14 se trouvent dans l’Ouest canadien. D’autres installations sont actuellement en chantier.

Nous prenons livraison du brut lourd aux principaux carrefours de distribution par pipeline à Edmonton et à Hardisty. Un réseau étendu de pipelines y achemine de grandes quantités de brut lourd. Nous assurerons la livraison par rail jusqu’à la côte du golfe du Mexique ou jusqu’aux marchés non desservis par les pipelines.

Le CP livre le brut dans l’ensemble de l’est du pays, dans le nord-est des États-Unis, aux raffineries du Midwest et de la côte, dans la région du golfe du Mexique ainsi que sur la côte Ouest.

Nos principales destinations sont la côte du golfe du Mexique et les raffineries du nord-est des États-Unis. Nous nous attendons à ce que ces marchés continuent à prendre de l’ampleur. Le nord-est américain est alimenté grâce à des terminaux, comme celui de Global à Albany dans l’État de New York. Les barils sont alors acheminés à la raffinerie par eau ou par rail. Bon nombre de ces raffineries construisent l’infrastructure nécessaire à la livraison de grandes quantités de pétrole brut par rail.

C’est également ce qui se passe sur la côte Ouest. Le CP travaille avec plusieurs collaborateurs et emprunte les réseaux de Kansas City Southern, de Burlington Northern et de Union Pacific pour accroître ses destinations sur la côte Ouest.

Les raffineries de la côte Ouest constitueront un marché important pour le CP, surtout en raison de la hausse de la demande de produits pétroliers plus lourds. L’industrie cherche des solutions en matière d’exportations. Le CP met la main à la pâte. La capacité ferroviaire existe dans l’ensemble de notre réseau. L’industrie réglera les problèmes de capacité des terminaux sur la côte Ouest.

La croissance du CP se poursuit en ce qui concerne tant les schistes bitumineux de Bakken que le brut lourd dans l’ouest du Canada. En 2012, nous avons utilisé 53 500 wagons, soit l’équivalent d’environ 95 000 barils par jour. En janvier dernier, nous avons atteint le rythme annuel de 70 000 wagons, soit environ 125 000 barils par jour. D’ici la fin de 2015 ou le début de 2016, nous escomptons doubler ou tripler ce chiffre en vertu des diverses initiatives envisagées.

The rate of growth is dictated by the speed at which terminal infrastructure comes online at origin as well as destination, and the ramp-up capacity of the tank car fleet. There is roughly a year and a half to two years queue for tank car builds, and the railway is working with industry to also maximize capacity of every car through existing speed in unloading and offloading, as well as transit times.

Rail can handle significant growth in the crude oil volumes. Current volumes approximate only 4 per cent of our total carloads, and they move across a number of our corridors. There is capacity to handle more.

CP is partnering with industry in the development and scaling of the crude-by-rail model. Key players are making significant investments in infrastructure and fleets. We see rail as a permanent part of the transportation of crude to market, based on the model's availability with respect to capacity, flexibility, economics, access and speed to market, and the industry is investing in this model.

In summary, CP's network covers unique access to refiners and marketers to all grades of crudes, from the light sweet in the Bakken through to the mids and heavies in northern Alberta. We also provide access to key refinery markets in North America, either directly on our network or through connections with our partner railroads.

Rail offers a product that is safe, reliable, flexible and fast, and it provides access to markets. Capacity exists today.

Thank you.

The Chair: Thank you very much, gentlemen, for your presentation. We will now go to questions, and I will defer to Deputy Chair Grant Mitchell.

Senator Mitchell: Thank you, gentlemen. I am interested in the use of DOT-111 tanks. There has been some concern in the U.S. and that has been reflected, I understand, as well in the Transportation Safety Board Canada assessments that the DOT-111 tank cars may not be as secure from punctures as these organizations would like them to be. Could you comment on that? Do you use them? Are you phasing them out? How many do you have?

Mr. Wilson: The U.S. Department of Transportation sets the standard for the tank car construction and the DOT-111 is a tank car that is the standard for North America-wide transportation of a lot of liquid products with dangerous goods qualities to them. I should clarify that it is the shipper community that owns the cars, but there are tens of thousands of these cars in service for crude oil transportation. They are the North America-wide standard.

Le taux de croissance est fonction de la vitesse à laquelle les terminaux de provenance et de destination peuvent être mis en service ainsi que de la capacité du parc de wagons-citernes. La construction de wagons-citernes nécessite de 18 à 24 mois, et le CP travaille avec l'industrie pour maximiser la capacité de chaque wagon-citerne tout en se penchant sur le temps nécessaire pour le chargement et le déchargement ainsi que sur les temps de transit.

Les chemins de fer peuvent répondre à la croissance de la production de pétrole brut. De plus, le pétrole brut que nous transportons ne constitue qu'environ 4 p. 100 des marchandises dans nos wagons-citernes. Et nous utilisons pour ce faire plusieurs de nos corridors. Nous sommes en mesure d'en transporter davantage.

Le CP collabore avec l'industrie pour établir et moderniser le modèle de transport du pétrole brut par rail. Les principaux protagonistes investissent massivement dans l'infrastructure et les parcs de wagons-citernes. Nous estimons que les chemins de fer joueront un rôle important dans le transport du pétrole brut vers les marchés, étant donné leur capacité, leur souplesse, leur rentabilité et leur accès rapide aux marchés. De plus, l'industrie investit dans ce modèle de transport.

En résumé, le réseau du CP donne accès aux raffineries et aux autres marchés pour tous les types de pétrole brut, du pétrole brut léger de Bakken au pétrole brut plus lourd dans le nord de l'Alberta. Nous avons également accès aux principales raffineries nord-américaines grâce à notre réseau ou à ceux de nos concurrents que nous empruntons.

Le rail offre un moyen de transport sûr, fiable, rapide et souple pour acheminer les différents produits aux divers marchés. C'est ce que nous pouvons offrir aujourd'hui.

Merci.

Le président : Merci beaucoup, messieurs, de vos déclarations. Nous passons maintenant à la période des questions. Je cède tout d'abord la parole au vice-président, le sénateur Grant Mitchell.

Le sénateur Mitchell : Merci, messieurs. Je m'intéresse aux wagons-citernes DOT-111. Certaines préoccupations ont été formulées aux États-Unis à leur égard. Je crois comprendre que le Bureau de la sécurité des transports du Canada a signalé que ces wagons-citernes ne sont peut-être pas aussi à l'abri des perforations que ne le souhaiteraient les organisations responsables de la sécurité des transports. Que pensez-vous de ces wagons-citernes? Les utilisez-vous? Le cas échéant, procédez-vous à leur retrait progressif? Combien en possédez-vous?

M. Wilson : Le département des Transports américain établit les normes régissant la construction des wagons-citernes. Le wagon-citerne DOT-111 est utilisé en Amérique du Nord pour le transport de beaucoup de produits liquides dangereux. Je dois préciser que ces wagons-citernes appartiennent aux expéditeurs. Des dizaines de milliers servent au transport du pétrole brut dans l'ensemble de l'Amérique du Nord.

The criticism that I think you are referring to in your question is I think answered by a revision to the standards. A petition was filed and accepted, to which now all cars I believe constructed since October 1 of 2012 meet heightened standards for head and shell thickness, rollover protection for top and bottom fittings on the car, and we believe that will be a significant improvement to the performance of those cars.

Senator Mitchell: How long does a railcar stay in service on average? How long before you would phase out all the old ones and get the new ones at the higher standard?

Mr. Wilson: They typically would run for about 40 years.

Senator Mitchell: That is almost as old as you are.

I am interested in the culture of safety within your organization. We talked about that when we were in Calgary and to some extent with the people we have met with across the country. Could you talk about how you do it? I would be interested to know whether you bring in outside consultants or advice on how to establish it.

Mr. Wilson: We certainly have in the past. We survey culture every two years, I believe. We saw over time a continually improving level of engagement in safety by the employees, and this is surveying literally thousands and thousands of our unionized and front-line workforce employees. We have seen our number as recently as, I think the last survey would be two to three years ago, reach as high as 80 per cent for engagement in safety and believe that Canadian Pacific treats safety very seriously. That is the baseline culture that we operate out of and how we measure culture.

We also have a continuous auditing process under our safety management system, methods that seek out employees on the front line regularly, that questions them about safety, ensures follow-up to observations conducted and other things like that.

Senator Wallace: Gentlemen, the tanker vessels are involved with spill response organizations and I am sure you are aware of that. In the event a spill occurs, there is a network that the spill response organizations are tied in with. Spill response equipment is strategically located at key locations along the coast and so on. Has CP a similar arrangement to strategically locate equipment, resources and personnel in the event that a spill of petroleum occurs from one of your tank cars?

Mr. Wilson: Yes, we certainly do, senator. We have a number of hazardous material specialists who are deeply trained and experienced in handling these commodities positioned around our network. We map out our network from the standpoint of where various contracted expertise is, so we ensure that we have both contract expertise, whether it be air monitoring, water monitoring and testing and sampling, and physical equipment such as booms

Les normes en vigueur ont été modifiées pour donner suite aux préoccupations auxquelles vous faites allusion dans vos questions. Il a été établi que tous les wagons-citernes construits, je crois, depuis le 1^{er} octobre 2012 doivent être conformes aux normes plus rigoureuses régissant l'épaisseur des parois et des têtes des citernes ainsi que les dispositifs contre les renversements sur les raccords supérieurs et inférieurs. Nous estimons que ces modifications contribueront à améliorer nettement la sécurité de ces wagons-citernes.

Le sénateur Mitchell : Quelle est la durée de vie moyenne d'un wagon? En raison des normes plus rigoureuses, combien faut-il de temps pour remplacer les wagons désuets?

M. Wilson : La durée de vie est habituellement de 40 ans environ.

Le sénateur Mitchell : C'est presque votre âge.

Je m'intéresse à la culture de sécurité au sein de votre organisation. Nous avons abordé la question lorsque nous nous sommes rencontrés à Calgary et, dans une certaine mesure, avec les autres intervenants dans l'ensemble du pays. Pourriez-vous nous parler de votre culture de sécurité? Je voudrais savoir si vous avez recours à des consultants à ce chapitre.

M. Wilson : Nous avons eu recours à des consultants. Nous effectuons un sondage tous les deux ans, je crois. Au fil des ans, nous avons constaté une amélioration constante par rapport à la façon dont nos employés prennent à cœur la sécurité. Le sondage que nous menons s'adresse à des milliers de travailleurs syndiqués de première ligne. Selon les résultats du dernier sondage mené il y a, je crois, deux ou trois ans, 80 p. 100 de notre effectif prennent à cœur la sécurité. Nous estimons que le Canadien Pacifique prend la sécurité très au sérieux. Je vous ai donné les détails de notre culture de sécurité, et de la façon dont nous l'évaluons.

Notre système de gestion de la sécurité comporte également un processus de vérification continue qui nous permet de poser à nos employés de première ligne des questions sur la sécurité pour nous assurer que les mesures ont été prises afin de donner suite aux observations formulées, entre autres.

Le sénateur Wallace : Messieurs, je suis sûr que vous êtes au courant du fait que les responsables des navires-citernes collaborent avec les organismes d'intervention en cas de déversement. Les organisations d'intervention font alors partie d'un réseau. Le matériel nécessaire est réparti stratégiquement dans certains endroits le long de la côte, notamment. Est-ce la même chose pour le CP? Avez-vous réparti stratégiquement le matériel et le personnel auxquels il faut avoir recours en cas de déversement d'hydrocarbures de l'un de vos wagons-citernes?

M. Wilson : Oui, très certainement, sénateur. Nous avons des spécialistes des matières dangereuses très bien formés et qui ont de l'expérience dans la manutention de ces produits à divers endroits dans notre réseau. Nous organisons notre réseau en fonction des lieux où se trouvent nos spécialistes contractuels. Nous veillons donc à avoir accès à la fois à des spécialistes contractuels, que ce soit pour le contrôle de la qualité de l'air, le contrôle de la qualité

and pumps, so we know that we have that kind of equipment, that kind of expertise, and our own in-house people all within a relatively close range to any particular site.

Senator Wallace: In doing that assessment as to where you would locate your resources, would you pay particular attention to waterways, for example, the timeliness of the response if a railcar should derail and spill into a major waterway? The timeliness of the response would be critical in recovery and minimizing environmental impacts. Do you take special note of those types of areas and ensure that spill response resources are close at hand and would be effective in dealing with spills in those areas?

Mr. Wilson: Yes, we certainly do. Hazardous materials or dangerous goods that we move on our network are quite vast. There are hundreds and hundreds of different products that we have to factor into our emergency response planning. We look at what those products are, where they flow from origin to destination across our network, and we look at factors like, as you mentioned, water, but also population centres. There are a number of other factors that you have to consider in planning out where you put your resources and what resources you put in those locations.

Senator Wallace: When you are transporting bitumen and you are positioning your spill response equipment and resources in the event an incident occurred, are there any special steps you take if bitumen is being carried? Is there special equipment and special expertise you would require from the people who would be directing the response? Does bitumen bring up anything out of the ordinary versus conventional petroleum?

Mr. Wilson: Yes. In fact, what it does is some of the firefighting equipment needs to be specialized. It takes what is called AFFF foam. Regular water does not work to suppress a fire. We have acquired, I think it is three or four just in the last year of these foam trailers that we have positioned across our network and we can deploy them, mix them with local firefighting and basically they pump the water through the trailer to create the fire suppressant necessary.

Senator Wallace: Have you found your equipment to be effective in responding to a bitumen incident or have you had one?

Mr. Wilson: We have had a couple of incidents involving crude. We have not had a fire, so we have not tested it in that way, but it has been tested in other industries and many other ways that we are confident it would be very capable in response.

Senator Seidman: The transportation of crude oil by rail is growing, and the increase in traffic is resulting in a greater public scrutiny of safety records. What do you see as CP's greatest

de l'eau, les tests et les échantillons, et à de l'équipement comme des barrages flottants et des pompes. Nous savons donc que nous pouvons compter sur cet équipement et ces spécialistes, en plus de nos propres gens, qui se trouvent à une distance raisonnable de n'importe quel site.

Le sénateur Wallace : Lorsque vous déterminez où placer vos ressources, prenez-vous en considération les cours d'eau, par exemple, la rapidité avec laquelle vous pouvez intervenir en cas de déraillement d'un wagon et de déversement dans un cours d'eau important? La rapidité de l'intervention est cruciale pour minimiser les répercussions sur l'environnement et favoriser la restauration. Prenez-vous note de ces endroits pour vous assurer d'avoir une équipe à proximité prête à intervenir rapidement et efficacement en cas de déversement?

M. Wilson : Oui, c'est le cas, assurément. Nous transportons toutes sortes de marchandises et de produits dangereux sur notre réseau. Notre planification d'urgence porte sur des centaines et des centaines de produits différents. Nous prenons en considération la nature de ces produits, par où ils transitent sur notre réseau, ainsi que des éléments comme ceux que vous avez mentionnés, les cours d'eau, et aussi, les lieux habités. Au moment de déterminer où mettre en place nos ressources, et quelles ressources y placer, nous prenons en considération divers autres facteurs.

Le sénateur Wallace : Lorsque vous transportez du bitume, et que vous déterminez l'emplacement des ressources et de l'équipement d'urgence en cas d'accident, prenez-vous des mesures spéciales dans ce cas? Est-ce que les responsables de l'intervention auront besoin d'une expertise et d'un équipement particuliers? Le bitume cause-t-il des problèmes peu communs si on le compare au pétrole conventionnel?

M. Wilson : Oui. Il faut, en fait, disposer d'un équipement de lutte contre les incendies spécial. Il faut avoir ce qu'on appelle une mousse de type A.F.F.F. L'eau ne réussit pas à éteindre un incendie dans ce cas. Au cours de la dernière année seulement, nous avons acheté trois ou quatre remorques pour ce produit et nous les avons stationnées le long de notre réseau afin qu'elles puissent être utilisées avec l'équipement de lutte contre les incendies locaux. Il s'agit essentiellement de pomper de l'eau pour la mélanger avec la mousse afin de créer l'agent extincteur.

Le sénateur Wallace : Trouvez-vous que l'équipement que vous avez est efficace pour intervenir si un wagon de bitume se renverse? Est-ce que cela s'est déjà produit?

M. Wilson : Nous avons eu quelques accidents impliquant du pétrole brut. Comme il n'y a pas eu d'incendie, nous n'avons pas pu tester l'équipement dans ce genre de situation, mais il a été testé dans d'autres industries, et de bien des façons. Nous sommes donc convaincus qu'il sera très efficace dans ce genre de situation.

La sénatrice Seidman : On transporte de plus en plus de pétrole brut par voie ferrée, si bien qu'avec l'accroissement du trafic, la population surveille de plus près les bilans en matière de sécurité.

challenge in terms of safety? Are you taking any steps to innovate or tighten your safety measures, R&D initiatives, for example? I would be interested in hearing your response to that.

Mr. Wilson: Yes, we certainly are. We are routinely revisiting and upgrading our technology base. The challenge, as you refer to it, in next generation for safety is to be able to detect things that are very difficult to detect. With subsurface defects in rail, the technology that is available can only scan about the top half inch to three quarters of an inch of a rail head. Defects can exist lower than that in the steel. Those are some of technology challenges that we are facing.

The rail industry at large in North America participates in a centre in Pueblo, Colorado, called the Transportation Technology Centre, which has a 55-acre facility constantly researching the next generation of these kinds of technologies. In Canada, CN and CP both have partnered with Transport Canada to also fund greater research through a centre of excellence at the University of Alberta. Research and development is very much a priority in the industry at large and for Canadian Pacific as well.

Senator Seidman: Are you saying that railway companies share their technology innovation and best practices relating to safety? If you are saying that, how is that information shared?

Mr. Wilson: Typically, it is developed collaboratively. The centres that I just described are funded by the entire railroad industry, by both the Canadian and U.S. government contributions as well. The belief behind that is there will be a greater ability to drive that research forward with a collective effort and that we should not compete within our industry over the development of safety technologies.

Senator Seidman: That is good to hear.

Have you participated in studies related to the safe transport of bitumen?

Mr. Wilson: We have not studied it as an isolated commodity per se. We certainly do risk assessments at any new facility to ensure that a facility that comes online is up to standards. We look at marshalling of trains and all kinds of other things. However, as I said at the outset, we have been moving dangerous goods for well over 100 years at Canadian Pacific, so crude oil just falls within that as another class of product that we have to move.

À votre avis, quel est le plus grand défi à relever pour le CP en matière de sécurité? Tentez-vous d'innover, par exemple, ou resserrez-vous les mesures de sécurité, ou mettez-vous en place des initiatives de R-D? J'aimerais connaître votre réponse à cette question.

M. Wilson : Oui, très certainement. Nous procédons périodiquement à des évaluations et des mises à niveau de notre infrastructure technologique. Le défi pour nous en matière de sécurité, puisque vous en parlez, sera de faire en sorte que les produits de la prochaine génération puissent détecter des éléments très difficiles à détecter en ce moment. À l'heure actuelle, la technologie ne peut détecter les problèmes de rail sous-surface qu'à une profondeur d'un demi-pouce ou de trois quarts de pouce sous le champignon de rail. Il peut y avoir des problèmes plus profonds dans l'acier. C'est le genre de défi technologique que nous avons à relever.

L'industrie du rail dans son ensemble en Amérique du Nord collabore avec un centre qui se trouve à Pueblo, au Colorado, le Transportation Technology Centre, situé sur un site de 55 acres où on fait de la recherche en permanence sur les technologies de prochaine génération. Au Canada, de plus, le CN et le CP se sont tous les deux associés à Transports Canada pour financer plus de recherche par l'entremise d'un centre d'excellence qui se trouve à l'Université de l'Alberta. La R-D est une grande priorité pour l'industrie dans son ensemble, et pour le Canadien Pacifique également.

La sénatrice Seidman : Êtes-vous en train de dire que les sociétés ferroviaires mettent en commun les innovations technologiques et les pratiques exemplaires en matière de sécurité? Si c'est le cas, comment procède-t-on pour mettre en commun l'information?

M. Wilson : On travaille habituellement en collaboration dans ce dossier. Les centres dont je viens de parler sont financés par l'industrie ferroviaire tout entière, ainsi que par les gouvernements canadien et américain. Ce qui motive cela, c'est l'idée que nous pourrions faire avancer la recherche plus rapidement en joignant nos efforts, et que la mise au point de technologies liées à la sécurité ne devrait pas faire l'objet d'une concurrence au sein de l'industrie.

La sénatrice Seidman : C'est rassurant à entendre.

Avez-vous participé à des études sur le transport sécuritaire du bitume?

M. Wilson : Nous n'avons pas mené d'étude sur ce produit précisément. Nous procédons toutefois à des évaluations des risques pour toute nouvelle installation qui entre en service pour nous assurer qu'elle respecte les normes. Nous examinons le triage, et cetera. Toutefois, comme je l'ai dit au début, le Canadien Pacifique transporte des produits dangereux depuis bien plus de 100 ans maintenant, alors le pétrole brut vient juste s'ajouter à la liste.

Senator Patterson: I believe there has been a rapid expansion in the volume of hydrocarbons transported by rail in Canada and the U.S. in recent years. Could you share with us what percentage of total rail traffic on your system in Canada is devoted to hydrocarbon commodities and whether that trend is changing?

Mr. Dornian: I do not have the number for the hydrocarbon portion, but it is safe to say the crude portion in 2012 made up roughly 4 per cent of our loads overall for the railway. The railway moved, in 2012, 2.67 million carloads. You heard me mention 53,700 that were crude. As you can imagine, it is a very small percentage. That percentage will, of course, grow. Also, our growth in other commodities will progress at the same time.

There may be a higher proportion of crude shipments and, by default, energy shipments, but we do not anticipate it to be the majority or a functional, large block of our overall book of business.

Senator Patterson: Are you looking to expand the volume of hydrocarbon products? Is that an opportunity that the company is looking at, may I ask?

Mr. Dornian: Yes, very much so, Senator Patterson. As we have indicated to our investment community and industry at large, we do see potentially, by 2015 or 2016, a growth rate of something like two to three times what we achieved in the early part of this year, which was roughly 75,000 carloads. You can imagine that we would be in the area of, say, 150,000 to 200,000-plus barrels per day growth rate by that particular time.

Senator Patterson: I have one other quick question. Your CMO, Jane O'Hagan, is quoted in your presentation as saying that "The pipelines will never be replaced by railways. But they are a good additive that gives the oil industry flexibility and capacity."

This may be a challenging question, but from the safety point of view, do you have any views or have you done any studies on the comparable safety of transporting hydrocarbons by rail compared to pipeline?

Mr. Wilson: We have not done studies ourselves within Canadian Pacific, but I have certainly seen them and understand that a number of them exist.

My answer to that would be that what I have seen indicates — and I think pipelines have said this in testimony before you — that 99.999 per cent of their product safely reaches destination without an accident, and the data for the railway industry shows 99.998 per cent. I would characterize that discussion as being a debate among a thousandth of a percentage point as to whether rail or pipeline moves more safely, and I think it supports the conclusion that both are very safe modes of transportation.

Le sénateur Patterson : Si je ne m'abuse, le volume des hydrocarbures transportés par rail a connu une croissance rapide au Canada et aux États-Unis au cours des dernières années. Pourriez-vous nous dire quelle part de vos activités totales au Canada cela représente, et s'il y a une évolution de la tendance?

M. Dornian : Je n'ai pas le pourcentage que représentent les hydrocarbures, mais je peux vous dire sans crainte de me tromper que le pétrole brut a représenté en 2012 environ 4 p. 100 des charges totales que nous avons transportées. En 2012, le CP a transporté 2,67 millions de wagons. Le chiffre de 53 700 que j'ai mentionné, c'était pour le brut. Comme vous pouvez le constater, c'est un très petit pourcentage, qui est appelé, bien sûr, à augmenter, tout comme il y aura croissance aussi pour nos autres produits.

Il se pourrait que le pourcentage des expéditions de brut augmente, et par le fait même, celles dans le secteur de l'énergie, mais nous ne prévoyons pas que cela représentera la part la plus importante ou dominante de notre volume d'affaires.

Le sénateur Patterson : Prévoyez-vous augmenter votre volume d'affaires du côté des hydrocarbures? Est-ce une possibilité que votre société envisage, si je peux me permettre de poser la question?

M. Dornian : Oui, très certainement, sénateur Patterson. Comme nous l'avons mentionné à nos investisseurs et à l'industrie dans son ensemble, nous voyons un potentiel de croissance d'ici 2015 ou 2016 de deux à trois fois supérieur à ce que nous avons connu dans les premiers mois de la présente année, soit environ 75 000 wagons, ce qui nous amènerait à un taux de croissance se situant disons aux environs de 150 000 à 200 000 barils et plus par jour.

Le sénateur Patterson : J'ai une autre question rapide à vous poser. Vous avez mentionné dans votre mémoire une citation de votre chef du marketing, Jane O'Hagan : « Les pipelines ne seront jamais remplacés par les chemins de fer. Par contre, le transport ferroviaire est un complément appréciable qui confère, à l'industrie pétrolière, souplesse et capacité. »

Je vais vous poser une question sans doute délicate, mais avez-vous fait des études comparatives ou avez-vous un point de vue sur la sécurité du transport des hydrocarbures par voie ferrée par rapport au pipeline?

M. Wilson : Le Canadien Pacifique n'a pas réalisé d'études comme telles, mais j'en ai bel et bien vu et je crois savoir qu'il en existe un certain nombre.

Pour répondre à votre question, je dirais que ce que j'ai vu — et je pense que c'est ce que vous ont indiqué les représentants de l'industrie des pipelines —, c'est que 99,999 p. 100 des produits livrés par pipeline se rendent à destination sans accident, et les données pour l'industrie ferroviaire sont de 99,998 p. 100. Je dirais qu'il s'agit donc d'un millième de point de pourcentage de différence entre le transport par rail et par pipeline, et je pense qu'on peut en déduire qu'ils sont tous les deux très sécuritaires.

Senator Massicotte: On that note, I have a follow-up question. Our Prime Minister, Stephen Harper, as well as the U.S. transportation board, made a comment approximately three weeks ago, at least as reported in the Canadian Press, that railways were a lot less safe than pipelines. I gather that, given your earlier comment, you would disagree with that?

Mr. Wilson: I am not looking to debate our Prime Minister at all. I believe his comment was that it was more environmentally challenging. I am not sure I have the full context of what he meant to include by that.

I have looked at the various studies. I think they are somewhat open to interpretation. I have seen different audiences — and the media, in particular — put different interpretations on it. It is really just my interpretation that I am offering you to say that it appears to me to be very similar.

Senator Massicotte: Having said that, there have been some reports that the cost of spills generally, in pipelines and railways, has gone up dramatically in the last seven years compared to previous years. Is that the case? If so, why would that be the case? If you look at the average cost in the last several years, it has risen dramatically. Is there any particular reason why, or is that just some journalist speculating on that fact?

Mr. Wilson: It may be. I do not believe I have seen that kind of analysis, senator. As a general rule, responding to incidents and the cost of cleaning them up is over probably a longer period than recent times, but I believe companies are now very environmentally sensitive; they fully restore sites and they are probably spending greater sums in ensuring a full and complete cleanup.

Senator Unger: Regarding Emergency Response Assistance Plans, do rail companies submit an overall plan to take into account shipments throughout the year or is a separate plan required for every shipment?

Mr. Wilson: A separate plan is required for each shipper, and it is the shipper of the product that has to file the plan. That is part of the regulatory regime under the transportation of dangerous goods legislation. The rationale for that is that the shipper is best positioned to understand the properties of their product and to be able to understand what needs to happen in response to it. We work collaboratively with our shippers. If it is as a result of a rail incident, we would be first responders, but the shippers would be notified and their Emergency Response Assistance Plan would come into effect.

Senator Unger: Are small-volume deliveries treated differently than large-volume shipments involving many railcars? If there is a small supplier with just a few cars, are they treated differently

Le sénateur Massicotte : J'ai une question à ce sujet. Notre premier ministre, Stephen Harper, de même que l'office des transports des États-Unis ont déclaré il y a environ trois semaines, c'est du moins ce qu'a rapporté la Presse canadienne, que le transport ferroviaire était beaucoup moins sécuritaire que le transport par pipeline. Compte tenu de ce que vous venez de dire, j'en déduis que vous n'êtes pas d'accord avec cette affirmation, n'est-ce pas?

M. Wilson : Je ne cherche aucunement à argumenter avec le premier ministre. Je présume qu'il a voulu dire que c'était plus risqué pour l'environnement. Je ne suis pas certain d'avoir une idée globale de ce qu'il prenait en compte en faisant cette affirmation.

J'ai examiné les différentes études. Je pense qu'elles laissent place à l'interprétation, si on veut. J'ai vu divers groupes — et les médias, en particulier — en donner différentes interprétations. Je vous donne simplement la mienne, c'est-à-dire que cela me semble assez similaire dans les deux cas.

Le sénateur Massicotte : Cela étant dit, certains rapports indiquent aussi que le coût des déversements en général, pipelines et chemins de fer confondus, a connu une augmentation exponentielle au cours des sept dernières années, comparativement aux années précédentes. Est-ce bien le cas? Si oui, quelle en est la raison? Si on regarde le coût moyen au cours des sept dernières années, il a augmenté de façon exponentielle. Y a-t-il une raison qui explique cela, ou s'agit-il simplement de l'hypothèse d'un journaliste?

M. Wilson : Il se peut que ce soit le cas. Par contre, je ne me souviens pas avoir vu ce genre d'analyse, sénateur. Dans l'ensemble, l'intervention et le nettoyage s'échelonnent sans doute sur plus longtemps, et je pense aussi que les sociétés sont maintenant très soucieuses de l'environnement; elles remettent les sites parfaitement en état et elles consacrent probablement des sommes plus importantes qu'autrefois pour s'assurer que les sites sont bien nettoyés.

La sénatrice Unger : En ce qui a trait aux plans d'intervention d'urgence, les sociétés ferroviaires soumettent-elles un plan global pour toutes les expéditions effectuées au cours de l'année, ou faut-il un plan pour chacune d'elles?

M. Wilson : On exige un plan pour chaque expéditeur, et c'est l'expéditeur du produit qui doit le présenter. Cela fait partie du régime de réglementation qui accompagne la Loi sur le transport des matières dangereuses. C'est ainsi parce qu'on considère que l'expéditeur est celui qui est le mieux placé pour connaître les propriétés de ses produits et savoir ce qu'il faut faire en cas d'accident. Nous travaillons en collaboration avec nos expéditeurs. Si l'accident est lié au rail, nous agissons comme premiers intervenants, mais l'expéditeur sera avisé et son plan en cas d'urgence sera mis en place.

La sénatrice Unger : Est-ce que les petites expéditions sont traitées de la même façon que les grosses expéditions qui peuvent comprendre de nombreux wagons? Si un petit fournisseur

with regard to the emergency response? You say that is the responsibility of the shippers but that you help. Do you do something different if the size of the shipper differs?

Mr. Wilson: No. If it is a rail incident, Canadian Pacific is really indifferent to the size of the shipper because presumably that incident has happened involving a rail car and one of our trains. Whether it is, as you say, a small shipper or a very large oil producer who has much greater resources, we would respond in the same way.

Senator Unger: My last question concerns the rail cars used to ship bitumen or dilbit. You said you do not own them so shippers buy their own, and we also heard that some shippers lease them. Do you have any connection or different attitude about a car that is leased versus one that is owned by a company? Do you own any at all?

Mr. Wilson: We certainly do own rail equipment. Maybe Mr. Dornian can answer in terms of specifics for tank cars.

Mr. Dornian: For the tank cars, the only tank cars that Canadian Pacific owns and operates are for the purposes of its own fuel distribution supply for locomotive refueling in the field. With respect to freight revenue shipments, the shipper owns all the cars.

From a commercial, operation and safety perspective, the railway is indifferent as to whether that shipper is taking a complete ownership of that car or whether he has leased that car from a car manufacturer or a tank car leasing agent. In fact, in many cases we would not necessarily know on a shipment-by-shipment basis.

Senator Unger: Regarding the safety of these particular cars travelling over your tracks, that is not a concern for you?

Mr. Wilson: Our train crews and our mechanical employees, the vast majority of employees across our network who touch or handle those cars would not know the difference. Where the difference might come in is if there was a defect detected on that car and a bill was generated to bill back to the car owner. Only at that point it would become visible as to whom that car owner was.

Senator Wallace: Senator Unger's question raises another thought in my mind.

Back to the point of who has the obligation to respond to a derailment or a spill from one of the tank cars, CP owns the tracks and CP owns and operates the locomotive. The tank cars themselves could be owned by a leasing company or a supplier, and then you have the owner of the product that is carried in the tank car. If there is a derailment, who has the obligation to respond to the spill, recover the product and minimize

n'expédie que quelques wagons de marchandises, est-il assujéti aux mêmes règles concernant le plan d'urgence? Vous avez dit que c'était la responsabilité de l'expéditeur, mais que vous lui donniez un coup de main. Procédez-vous de la même façon, quelle que soit la taille de l'expéditeur?

M. Wilson : Non. S'il s'agit d'un accident mettant en cause un train, le Canadien Pacifique ne tient pas compte de la taille de l'expéditeur, car il est sans doute lié à un wagon et à un de nos trains. Nous réagissons de la même façon, qu'il s'agisse d'un petit expéditeur ou d'un important producteur de pétrole qui a beaucoup de ressources.

La sénatrice Unger : Ma dernière question concerne les wagons qui servent au transport du bitume ou du bitume dilué. Vous avez dit que vous n'en étiez pas propriétaire, donc ce sont les expéditeurs qui les achètent, et nous avons entendu dire que certains les louent. Avez-vous un lien quelconque ou agissez-vous différemment lorsqu'il s'agit d'un wagon loué ou d'un wagon qui est la propriété d'une entreprise? En avez-vous qui vous appartiennent?

M. Wilson : Nous possédons bien sûr de l'équipement ferroviaire. M. Dornian pourrait sans doute vous parler plus en détail des wagons-citernes.

M. Dornian : Le Canadian Pacific possède des wagons-citernes, mais il les utilise pour ravitailler ses propres locomotives sur le terrain. Lorsque les expéditions génèrent des recettes, les wagons appartiennent à l'expéditeur.

Du point de vue commercial ou opérationnel, ou encore de la sécurité, le fait que l'expéditeur soit propriétaire des wagons ou qu'il les loue auprès d'un fabricant ou, dans le cas des wagons-citernes, d'un agent de location, n'a aucune importance pour nous. En fait, dans bien des cas, nous ne le savons pas nécessairement.

La sénatrice Unger : L'aspect sécurité de ces wagons qui se promènent sur vos rails ne vous préoccupe pas?

M. Wilson : La grande majorité de nos employés au sein de notre réseau qui s'occupent de ces wagons, notamment nos équipes de train et nos mécaniciens, ne verront pas la différence, à moins qu'il y ait un bris et qu'il y ait une facture à faire parvenir au propriétaire du wagon. Ce n'est que dans ce cas que l'on saura qui est le propriétaire du wagon.

Le sénateur Wallace : La question de la sénatrice Unger en a soulevé une autre dans ma tête.

Pour en revenir à la question de qui a la responsabilité d'intervenir lors du déraillement ou du déversement d'un wagon-citerne, le CP est propriétaire de la voie ferrée et il est propriétaire et le gestionnaire des locomotives. Les wagons-citernes peuvent être la propriété d'une entreprise de location ou d'un fournisseur, puis il y a le propriétaire de la marchandise qui est transportée. Si un déraillement survient, qui est responsable de s'occuper du

environmental damage? Is it CP's obligation? Who has the legal obligation to put a spill response plan in place if an incident occurs, such as I just described?

Mr. Wilson: Simply, senator, we do. Canadian Pacific has the obligation to respond, and we do not shy away from that obligation. We take on a lead role in response to a train accident. Because of the nature of the commodities and the vast number of products, we rely on shippers for information relating to those products. If it is a product that is subject to an emergency response assistance plan, then that shipper shares some legal obligation as well. It is not necessarily in the sense of being a first responder so much as participating in the safe handling of the commodity.

Senator Wallace: Perhaps you participate in the financial consequences of the spill, but the point is that the first responder is CP, correct?

Mr. Wilson: Yes.

Senator Wallace: Thank you.

Mr. Wilson: If they want to participate financially, we would welcome that.

Senator Wallace: Yes, I am sure. Whether you need lawyers or not to encourage them, that is another issue.

Senator Mitchell: With the question of the response plan, is it not the case that the shipper has to have a response plan? Do you have to have one as well? How are those two things coordinated?

Mr. Wilson: We do. Ours is very much about train accident response. We cannot have a specific plan to contemplate the unique properties of the hundreds of different commodities that we move. We have a thorough response set to international standards, audited and exercised. Our plan is very thorough, but you cannot contemplate all the various potential consequences of all the various potential commodities that could be on any given train, and there can be multiple commodities on any given train.

Senator Mitchell: Thank you very much.

Mr. Wilson: You are welcome.

The Chair: I have a couple of questions. Do you go as far north as Edmonton or do you interline and go farther north from Edmonton?

Mr. Dornian: Our network goes to Edmonton as a terminal hub, and if any traffic was to go north of Edmonton, it would require a CN interchange in the Edmonton area.

The Chair: I think you said you were moving product to Vancouver. Can you tell me what kind of oil you are moving to Vancouver, how much and where it is destined?

déversement, de récupérer le produit et de minimiser les risques pour l'environnement? Est-ce la responsabilité du CP? Qui a la responsabilité légale de mettre en œuvre le plan d'intervention si un accident comme je viens de le décrire survient?

M. Wilson : Sénateur, c'est nous, tout simplement. C'est une responsabilité qui échoit au Canada Pacifique et qu'il assume pleinement. Lorsqu'un accident de train survient, nous prenons les choses en main. Comme nous transportons une grande variété de produits différents, nous nous en remettons à l'expéditeur pour nous renseigner sur le produit. Si le produit nécessite que l'on mette en place un plan d'intervention d'urgence, l'expéditeur a aussi une part de responsabilité légale qu'il doit assumer dans ce cas. Cela ne veut pas dire nécessairement qu'il doit agir comme premier intervenant, mais plutôt qu'il doit jouer un rôle dans la manutention sécuritaire du produit.

Le sénateur Wallace : Vous êtes peut-être en partie responsable financièrement du déversement, mais le fait est que le CP est le premier intervenant, n'est-ce pas?

M. Wilson : Oui.

Le sénateur Wallace : Merci.

M. Wilson : S'ils veulent éponger une partie de la facture, nous n'y voyons aucun inconvénient.

Le sénateur Wallace : Oui, j'en suis convaincu. Reste à savoir si vous aurez besoin d'un avocat pour les convaincre.

Le sénateur Mitchell : Au sujet du plan d'intervention, l'expéditeur n'a-t-il pas besoin d'en avoir un? Devez-vous vous aussi en avoir un? Comment coordonnez-vous ces deux éléments?

M. Wilson : Nous en avons aussi besoin d'un. Le nôtre porte principalement sur le train. Nous ne pouvons pas avoir un plan qui ciblerait les propriétés uniques de chacun des centaines de produits différents que nous transportons. Nous avons un plan d'intervention exhaustif qui répond aux normes internationales, qui est audité et testé. Notre plan est très détaillé, mais on ne peut envisager toutes les conséquences possibles de tous les différents produits qui peuvent se trouver à bord d'un wagon, et il peut y en avoir de multiples dans un train.

Le sénateur Mitchell : Merci beaucoup.

M. Wilson : De rien.

Le président : J'ai quelques questions. Vous rendez-vous jusqu'à Edmonton, où allez-vous même plus loin vers le Nord en faisant un transfert?

M. Dornian : Notre réseau se rend jusqu'à Edmonton, le carrefour terminal, et pour aller au nord d'Edmonton, il faut faire un transfert avec le CN dans la région d'Edmonton.

Le président : Si je ne me trompe pas, vous avez dit que vous acheminez des produits jusqu'à Vancouver. Pouvez-vous me dire quel type de pétrole vous acheminez à Vancouver, quelle est la quantité et qui est le destinataire?

Mr. Dornian: I should caution that for some of our answers, we are under a confidential contract. All of our freight traffic moves in a confidential contract and, therefore, we are not at a tremendous amount of liberty to discuss a specific piece of business.

I can say that the majority of the crude that CP is moving into the Lower Mainland today is for local consumption, and it is largely coming from the southern part of Western Canada.

The Chair: That is good enough, then. I would assume it is not bitumen, that it is lighter oil, not heavy oil, and that it would be going to the Chevron refinery. Would that be correct?

Mr. Dornian: That is a great question for Chevron.

The Chair: I can read between the lines on that one.

Mr. Wilson and Mr. Dornian, thank you very much for staying late tonight. We appreciate it very much and appreciate your presentations. Have a good evening.

Mr. Wilson: You are welcome.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Thursday, June 6, 2013

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 8:06 a.m., to study the current state of the safety elements of the bulk transport of hydrocarbon products in Canada.

Senator Richard Neufeld (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. My name is Richard Neufeld, a senator from British Columbia and chair of this committee. I would like to welcome honourable senators, any members of the public with us in the room and viewers all across the country who are watching on television.

I would now ask senators around the table to introduce themselves, beginning with my deputy chair, Grant Mitchell from Alberta.

Senator MacDonald: Senator MacDonald, Nova Scotia.

[*Translation*]

Senator Ringuette: Pierrette Ringuette from New Brunswick.

Senator Massicotte: Paul Massicotte from Montreal.

[*English*]

Senator Seidman: Judith Seidman from Montreal, Quebec.

Senator Unger: Betty Unger, Alberta.

M. Dornian : Je dois vous aviser que je ne peux répondre à certaines questions, car nous avons un contrat confidentiel. Tout le trafic du fret fait partie d'un contrat confidentiel, alors nous n'avons pas le loisir de discuter d'un aspect précis des affaires.

Je peux vous dire que la plus grande partie du brut qu'achemine le CP dans la vallée du bas Fraser à l'heure actuelle est destinée à la consommation locale et qu'il provient en grande partie du sud de l'Ouest canadien.

Le président : C'est suffisant, alors. Je présume qu'il ne s'agit pas de bitume, mais de pétrole léger, pas de pétrole lourd, et qu'il est acheminé à la raffinerie Chevron. Est-ce exact?

M. Dornian : C'est une excellente question à poser à Chevron.

Le président : Je peux lire entre les lignes ici.

Monsieur Wilson et monsieur Dornian, je vous remercie sincèrement d'être restés tard ce soir. Nous vous en sommes reconnaissants et vous remercions de vos exposés. Bonne soirée.

M. Wilson : Merci.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le jeudi 6 juin 2013

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 6, pour étudier l'état actuel de la sécurité du transport en vrac des hydrocarbures au Canada.

Le sénateur Richard Neufeld (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bienvenue au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je m'appelle Richard Neufeld. Je représente la province de la Colombie-Britannique au Sénat et je préside le comité. Je tiens à souhaiter la bienvenue à mes collègues sénateurs, aux membres du public qui sont avec nous dans la salle et aux téléspectateurs de partout au pays.

Je demanderai aux sénateurs de se présenter à tour de rôle, mais d'abord, je vous présente mon vice-président, Grant Mitchell, de l'Alberta.

Le sénateur MacDonald : Le sénateur MacDonald, de la Nouvelle-Écosse.

[*Français*]

La sénatrice Ringuette : Pierrette Ringuette, du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Massicotte : Paul Massicotte, de Montréal.

[*Traduction*]

La sénatrice Seidman : Judith Seidman, de Montréal, Québec.

La sénatrice Unger : Betty Unger, Alberta.

Senator Wallace: John Wallace, New Brunswick.

Senator Patterson: Dennis Patterson, Nunavut.

The Chair: Thank you. I would also like to introduce our staff: the clerk, Lynn Gordon, on my left, and our two Library of Parliament analysts, Sam Banks and Marc LeBlanc.

On November 28, 2012, our committee was authorized by the Senate to initiate a study on the safe transportation of hydrocarbons in Canada. The study will examine and compare domestic and international regulatory regimes, standards and best practices relating to the safe transportation of hydrocarbons by transmission pipelines, marine tanker vessels and railcars.

Our committee has held 14 meetings on this study to date. We have also travelled to Calgary; Sarnia; Hamilton; St. John, New Brunswick; Halifax; and Point Tupper, Nova Scotia.

Today, I am pleased to welcome, in the first segment of our meeting, Evan Vokes. Mr. Vokes, we have set aside about 20 minutes for your presentation, so that gives time for the senators to ask questions. Thank you for being here. I appreciate you spending your time, when you probably have a very busy schedule of your own, to come here and speak to us about your experiences.

Evan Vokes, as an individual: Thank you very much. I appreciate the opportunity to testify today on the safety of pipeline construction and operation in Canada.

I am trained as both a tradesman and a professional engineer, with a Master of Science in materials engineering. I worked at TransCanada for five years as an engineering specialist before I was dismissed without cause in 2012. I was one of the few core TransCanada employees directly involved in the technical acceptance of work on pipeline projects with values from thousands of dollars to billions of dollars, but all pipelines share the same technical challenges and quality requirements.

I found that TransCanada had a culture of non-compliance, deeply entrenched business practices that ignored legally required regulations and codes. What I have documented is a mix of politics and commercial interests that has resulted in the false public claims of exceptional industry practice.

As described in their book *We Are Here*, TransCanada details the so-called rightsizing of the corporation, which resulted in layoffs for engineering, audit and inspection staff as the outcome of a new business plan. This new business plan never reflected the regulations but was enshrined in the practice of engineering and supply chain operations as how business should be conducted,

Le sénateur Wallace : John Wallace, Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Patterson : Dennis Patterson, Nunavut.

Le président : Merci. Je tiens également à présenter notre personnel : à ma gauche, Lynn Gordon, greffière, et nos deux analystes de la Bibliothèque du Parlement, Sam Banks et Marc LeBlanc.

Le 28 novembre 2012, le Sénat a autorisé notre comité à entreprendre une étude sur l'état actuel de la sécurité du transport des hydrocarbures au Canada. Dans le cadre de l'étude, le comité examinera et comparera les régimes de réglementation, les normes et les pratiques exemplaires appliqués au Canada et à l'étranger relativement au transport sécuritaire des hydrocarbures au moyen de pipelines, navires pétroliers et trains.

Le comité s'est réuni 14 fois à ce jour. Nous sommes aussi allés à Calgary, à Sarnia, à Hamilton, à St. John, au Nouveau-Brunswick, à Halifax et à Point Tupper, en Nouvelle-Écosse.

Dans la première partie de notre réunion, nous accueillons M. Evan Vokes. Monsieur Vokes, nous avons prévu environ 20 minutes pour votre exposé, de manière à laisser du temps pour les questions des sénateurs. Merci d'être ici. Je présume que vous avez un horaire très chargé, alors je vous remercie d'avoir pris le temps de venir nous parler de vos expériences.

Evan Vokes, à titre personnel : Merci beaucoup. Je suis reconnaissant pour la chance qui m'est donnée aujourd'hui de témoigner au sujet de la sécurité de la construction et de l'exploitation des pipelines au Canada.

Je suis à la fois ouvrier qualifié et ingénieur professionnel. Je suis titulaire d'une maîtrise en génie des matériaux. J'ai travaillé pour la société TransCanada pendant cinq ans comme ingénieur avant d'être remercié, sans raison, en 2012. Je faisais partie du groupe restreint d'employés chargé de cautionner l'acceptation des aspects techniques de projets de pipeline dont la valeur pouvait varier de centaines de milliers à des milliards de dollars. Il importe ici de préciser que tous les pipelines présentent les mêmes défis techniques et qu'ils doivent tous satisfaire aux mêmes exigences de qualité.

J'ai pu constater que TransCanada avait une culture de non-conformité, et des pratiques commerciales bien incrustées consistant à faire fi des règlements et des codes exigés par la loi. Ce que j'ai documenté consiste en un amalgame d'intérêts politiques et commerciaux qui se sont traduits par une prétention publique factice alléguant des pratiques industrielles exceptionnelles.

Dans son livre intitulé *We Are Here*, TransCanada décrit le soi-disant rajustement à la taille idéale de l'entreprise et le nouveau plan d'affaires qui se sont soldés par des mises à pied en ingénierie, en vérification et au sein du personnel chargé des inspections. Ce nouveau plan d'affaires n'a jamais tenu compte des règlements et prévoyait un recours systématique à des

with the company desiring to take no accountability.

I had indirectly worked for TransCanada before I became an employee in 2007, and so I experienced a change in perception, from the accepted public image to the reality of what the TransCanada business model was. At this time, the quality problems were known to management, with several quality failures in the United States and Canada.

My experiences reporting internally as an employee were marked by exposure to situations that were not in compliance with regulation. On the first project, with up to a 100 per cent repair rate, I identified a serious code violation and I was forced to retract that code violation. The second situation I identified is a commercial requirement for customer data confidentiality that was not being observed. It is that one there.

Intimidation and coercion were the TransCanada management tools I experienced in my first months at TransCanada, as the written communications were very different from the oral instructions. The first compliance changes I tried to make were for technical compliance as part of a quality improvement investigation in 2007. In 2008 I was being reassigned into non-destructive examination. I had identified serious welding problems to my managers. The proof of unsupported welding procedures was included in an official internal audit to improve quality at TransCanada. Lack of control of the inspection process was also identified as a central requirement. As an outcome of the internal report, I put forward a design basis memorandum to start the control of inspection, which management did not implement. That would be Exhibit D.

The second compliance phase of my efforts was changing behaviour from the top down through engineering standards. As I took on more responsibility for the non-destructive examination role, with the attendant increase in accountability, my mentor showed me a court order against TransCanada business practice for violating the regulations. That is the Westpath.

I started working at changing the engineering documentation by consensus, which resulted in a small victory but not full compliance. A significant functional problem was that projects still could not directly hire non-destructive examination, since the company lawyers had designated the task as supply chain management accountability. Initially no vendors were in place for compliance, but with peers at the functional level of supply chain management we implemented a new database with no official permission.

pratiques d'ingénierie et à des activités relatives à la chaîne d'approvisionnement, indiquant comment les choses devaient se faire et garantissant que l'entreprise n'ait aucune responsabilité.

J'ai travaillé indirectement pour TransCanada avant d'y être embauché, en 2007. J'ai donc pu constater qu'il y avait un écart entre l'image publique de la société et ce qu'était vraiment son modèle d'affaires. À l'époque, les problèmes sur le plan de la qualité étaient connus de la direction, puisqu'il y en avait eu plusieurs aux États-Unis et au Canada.

En tant qu'employé, mes expériences m'ont amené à être témoin de situations de non-conformité aux règlements. Pour le premier projet, qui affichait un taux de réparation de 100 p. 100, j'ai signalé une infraction sérieuse au code et j'ai été forcé de la retirer. Dans une autre situation, j'ai fait observer qu'une exigence commerciale relative à la confidentialité des données sur les consommateurs n'avait pas été respectée. C'est celle-là.

Comme j'ai pu le constater au cours de mes premiers mois chez TransCanada, l'intimidation et la coercition faisaient partie des techniques utilisées par la compagnie, les communications écrites étant très différentes des instructions orales. Les premières modifications en matière de conformité technique que j'ai essayé de faire s'inscrivaient dans le cadre d'une enquête sur l'amélioration de la qualité menée en 2007. En 2008, j'ai été muté aux examens non destructifs. J'avais signalé de sérieux problèmes de soudure à mes directeurs. La preuve indiquant que les procédures de soudure n'avaient pas été suivies a été incluse dans une vérification interne officielle visant à améliorer la qualité chez TransCanada. L'absence de contrôle quant à l'inspection des processus a aussi été cernée comme exigence centrale. Comme suite au rapport interne, j'ai présenté un rapport de conception de base visant à mettre en marche le contrôle de l'inspection, rapport que la direction a choisi d'ignorer. Vous trouvez cela à l'annexe D.

La deuxième partie de mes efforts pour instaurer la conformité consistait à changer les comportements de haut en bas par le recours à des normes techniques. Comme j'acceptais de plus en plus de responsabilités relativement à l'examen non destructif — avec l'augmentation correspondante en matière de responsabilisation —, mon mentor m'a montré une ordonnance de la cour stipulant que TransCanada avait violé les règles dans la conduite de ses activités. C'était pour le projet d'agrandissement Westpath.

J'ai commencé à faire en sorte que la documentation technique soit modifiée par consensus, ce qui a été une petite victoire sans toutefois permettre d'atteindre une situation de conformité intégrale. Un des problèmes de taille était que les projets ne pouvaient toujours pas avoir recours à des examens non destructifs, puisque les avocats de la compagnie avaient décidé que la tâche relevait de la direction de la chaîne d'approvisionnement. Au début, aucun fournisseur n'était conforme. Cependant, avec des pairs du niveau fonctionnel de la direction de la chaîne d'approvisionnement, nous avons pu mettre en œuvre une nouvelle base de données, sans permission officielle.

Incidents related to business strategies were getting more serious, with major engineering scandals within the Keystone and Bison projects that resulted in substandard materials being used in the Keystone project and a brand new pipeline that blew up in the United States.

The third compliance phase was to approach project managers to achieve voluntary compliance. The overall response from the project managers was silence as they carried on standard business practices instead of correcting their actions. Several classic examples of projects refusing to comply occurred in 2009, and these are Exhibits H and I.

When the National Energy Board finally stepped in on welding and pressure testing violations, they limited the scope to 12 non-compliant welding procedures and 7 non-compliant pieces of pipe on the Cutbank project. We found that there were actually 100 welding procedures that were signed off by a senior subject matter expert when they did not meet code. Welding is the core competency of a pipeline company, so these events created a crisis within engineering as senior management did not step in to stop the practices that were exposed.

After the failure of compelling the projects towards voluntary compliance, the fourth compliance step was approaching middle management. A direct confrontation with management by a project manager I influenced and direct action by myself finally seemed to be starting to put this to an end. That is Exhibit L.

I was astounded when the chief executive officer sent a letter outlining his disappointment with the Bison and Keystone projects, when I saw many projects struggle after circumventing quality control measures. Even our state-of-the-art industry pipeline system that won awards at the International Pipeline Conference was having serious quality control problems. The more I looked into the business practice, the more the regulation violations were exposed as the root cause and the worse the pressure was to stop my investigations.

The fifth compliance stage was to reply to the CEO to stop these practices, but what I got instead was serious pressure to step into unsound practice. In particular, a witch hunt for a pressure vessel inspection that did not meet the code and the quality manager of Keystone pipeline circumventing regulation were both extreme experiences. Those are Exhibits N and O.

Les incidents liés aux stratégies d'affaires devenaient de plus en plus sérieux. On a assisté aux importants scandales d'ingénierie des projets Keystone et Bison. L'utilisation de matériaux d'une qualité inférieure aux normes dans le projet Keystone a été mise au jour, et un pipeline tout neuf a cédé aux États-Unis.

La troisième partie de mes efforts pour instaurer la conformité consistait à approcher les directeurs de projet pour les inciter à se plier aux exigences de conformité sur une base volontaire. La réponse a été inexistante, et les directeurs de projet ont continué à faire la même chose plutôt que de corriger le tir. Plusieurs exemples classiques de projets ayant refusé de se conformer ont été constatés en 2009. Vous trouvez cela aux annexes H et I.

Lorsque l'Office national de l'énergie a fini par intervenir quant aux infractions en matière de soudure et de pression, il a limité la portée de son intervention à 12 procédures de soudure non conformes et à sept segments de tuyau non conformes relevés dans le projet Cutbank. Nous avons découvert qu'un expert en la matière de haut rang avait en fait approuvé 100 procédures de soudure qui ne respectaient pas les exigences du code. Étant donné que la soudure est la compétence fondamentale d'une société qui construit des pipelines, ces événements ont provoqué une crise au sein de l'ingénierie, puisque la haute direction n'est pas intervenue pour mettre fin aux pratiques mises au jour.

La tentative d'inciter les responsables des projets à se conformer volontairement ayant été un échec, la quatrième démarche a été d'approcher la direction intermédiaire. La confrontation directe avec la direction qu'a eue un directeur de projet que j'avais influencé et les interventions directes de ma part ont finalement eu l'air de commencer à mettre fin à ces pratiques. C'est l'annexe L.

J'ai été stupéfait quand j'ai su que le premier dirigeant avait envoyé une lettre exprimant sa déception pour les projets Bison et Keystone, sachant que de nombreux projets ayant échappé aux mesures de contrôle de la qualité avaient eux aussi des difficultés. Même notre système de pipeline de pointe qui avait été primé lors de la conférence internationale sur les pipelines avait de sérieux problèmes liés au contrôle de la qualité. Plus j'en savais sur les pratiques opérationnelles, plus il semblait évident que les infractions aux règlements étaient à l'origine des problèmes et plus on insistait pour que je cesse mes enquêtes.

La cinquième démarche a donc été de m'adresser au premier dirigeant pour qu'il mette fin à ces pratiques, ce qui m'a plutôt valu une forte incitation à adhérer à ces façons de faire discutables. Mentionnons notamment une chasse aux sorcières pour l'inspection d'un contenant sous pression qui n'était pas conforme au code et le contournement des règlements par le directeur de la qualité du pipeline Keystone comme expériences particulièrement éprouvantes. Vous retrouvez ces deux cas aux annexes N et O.

Currently, there are some issues related to commercial risk decisions that will be coming forward out of the United States related to serious breaches of construction quality that reflect poorly on our export industry.

The sixth compliance stage was the internal audit. I was forced out of the building before I could finish submitting all the documentation. Rather, the TransCanada staff who broke the law were retained and contributed to the audit when I could not defend my points. I had fought a protracted battle with TransCanada management and lost, with the regulation and code violations appearing in the internal audit.

As the seventh compliance step, I contacted the regulator about a formal complaint. I was requested to get the written, formal complaint in as the message had gone right to the top and that my allegations were being taken seriously. This is Exhibit P. This complaint submission resulted in a short discussion on how the National Energy Board got what they wanted after consultation with TransCanada about the internal audit, even though the complaint outlined how the internal audit contained code and regulation violations.

This inaction for such a serious matter resulted in the eighth compliance step — taking my message to the media. Indeed, I believe the only reason for the enforcement letter on the National Energy Board website was as a result of media queries investigating my complaints.

The letter to Dan King at TransCanada was not reflective of the severity or the scope of what was in the complaint. No court orders were issued nor corrective action suggested on most of the important points in the complaint. Who is accountable? In a recent CBC pump stations story, the National Energy Board stated that they were not accountable.

In essence, my complaint suffered the same response that the National Energy Board provided to the Cutbank project, which document you have, where serious problems were incorrectly scoped and responded to via emails as opposed to publicly transparent investigative paths that were expressed to this committee previously. The National Energy Board Act outlines the expectations of the court orders and enforcement for offences as outlined under section 128.

The TransCanada testimony that my complaints were administrative is false, as the complaints were both substantive and the documentation proves TransCanada took significant public safety risks. This is evidence that the National Energy Board's voluntary compliance model has moved compliance backwards in the last 10 years.

Il y a à l'heure actuelle certaines questions quant aux décisions en matière de risque commercial en provenance des États-Unis relativement à des manquements à la qualité en construction qui pourraient avoir une incidence néfaste sur notre secteur de l'exportation.

La sixième démarche pour la conformité a été l'audit interne. On m'a expulsé de l'immeuble avant même que j'aie pu soumettre toute la documentation. Au lieu de cela, c'est le personnel de TransCanada qui avait enfreint la loi qui est resté sur place et qui a contribué à l'audit pendant que je n'étais pas là pour défendre ma cause. J'avais mené une longue bataille contre la direction de TransCanada et j'avais perdu, les infractions au règlement et au code apparaissant dans l'audit interne.

Comme septième étape, j'ai contacté le responsable de la réglementation dans l'intention de lui soumettre une plainte officielle. On m'a demandé de présenter ladite plainte par écrit, car le message s'était propagé jusqu'en haut et que mes allégations étaient prises au sérieux. C'est l'annexe P. La présentation de cette plainte a donné lieu à une courte discussion sur la façon dont l'Office national de l'énergie avait obtenu ce qu'il voulait à la suite de consultations auprès de TransCanada au sujet de l'audit interne, même si la plainte indiquait que l'audit interne contenait des infractions au code et aux règlements.

Cette inaction à l'égard d'un enjeu si important a motivé ma huitième démarche pour la conformité, c'est-à-dire rendre mon message public. En fait, j'estime que la seule raison qui explique la présence de la lettre d'application sur le site web de l'Office national de l'énergie est le fait que les médias ont commencé à faire enquête au sujet de ma plainte.

La lettre à Dan King de TransCanada ne rendait pas compte de la gravité ou de la portée de la plainte. Aucune ordonnance judiciaire n'a été prononcée et aucune mesure de redressement n'a été suggérée pour la plupart des points importants soulevés dans ma plainte. Qui est responsable? Dans un récent reportage de la CBC sur les stations de pompage, l'Office national de l'énergie a affirmé qu'il ne pouvait être tenu responsable.

En essence, ma plainte a reçu le même traitement que celui que l'Office a réservé au projet Cutbank — un document que vous avez —, alors que la portée de problèmes graves avait été mal évaluée et que la réponse était venue par courriel, quand il aurait fallu une enquête publique et transparente. La Loi sur l'Office national de l'énergie énumère les attentes des ordonnances et, à l'article 128, les peines pour les infractions.

Le témoignage de TransCanada affirmant que mes plaintes étaient d'ordre administratif est faux, car les plaintes portaient toutes deux sur des faits matériels précis. Du reste, la documentation prouve que TransCanada a pris de sérieux risques quant à la sécurité publique. Cela prouve que le modèle de conformité volontaire appliqué par l'Office national de l'énergie a fait reculer de 10 ans la conformité.

Indeed, the complaint had little effect on the quality plan of the National Energy Board itself, as senior management of the National Energy Board has appeared in front of this committee telling stories of compliance. The reality from both my formal complaints and looking at various submissions on the National Energy Board website shows serious violations occur repeatedly and no follow-up action is taken.

The Enbridge Southern Lights pipeline, the Enbridge Line 14b and currently KXL in Texas are demonstrations of the breach of social responsibility the public can expect in the future. These pipelines are examples of the lack of enforcement during construction, resulting in brand new pipelines that need integrity work either before or shortly after being placed in service.

Professionals practising engineering is not mandated under the National Energy Board Act or regulations, but it is professional engineers who have the knowledge, the duty of care and the will to drive forward technology and safe pipelines. Most engineered infrastructure such as pipelines remain in service long after the designers and those who have constructed them have retired. The risk to the public and other stakeholders is managed through the industry standard, the code, which is formally accepted by the regulator as a legal instrument.

I believe that the goal-oriented onshore pipeline regulations with their yes or no answers are the best possible safety measure for the public if the laws are enforced and a professional subject matter expert is accountable.

In conclusion, TransCanada PipeLines has a culture of non-compliance and deeply entrenched business practices that ignore the legally required regulation and codes. What I have documented from the pipeline industry is that the mix of politics and commercial interests has resulted in false public claims of exceptional industry practice when the reality is that industry struggles to comply with code and regulation, rather operating as a risk-based industry with no enforcement or accountability.

I call upon the committee to ensure inclusion of engineering accountability into the act. I call upon the National Energy Board to enforce the laws of Canada, and I will submit to the committee the CD of evidence.

The Chair: Thank you, Mr. Vokes, for that presentation. I appreciate it. We will begin with questioning. I will go to my deputy chair, Senator Mitchell.

Senator Mitchell: Thank you, Mr. Vokes. I would like to get more specific. I would like to go through a couple of your points and see if you can give me a specific example. You mentioned the first situation and the second situation. The first situation, I think

En fait, la plainte a eu peu d'effet sur le plan de l'Office en matière de qualité, car la haute direction de l'organisme a comparu devant ce comité et a raconté des histoires de conformité. Cependant, ce que mes deux plaintes officielles et les diverses entrées présentées sur le site web de l'Office indiquent, c'est que de graves infractions sont encore commises de façon répétée et qu'aucun suivi n'est fait.

Le pipeline Southern Lights d'Enbridge, la ligne 14b d'Enbridge et le KXL situé au Texas sont des exemples de ce à quoi le public peut s'attendre en termes de manquements à la responsabilité sociale. Ils illustrent ce qui peut se passer lorsque les normes et les codes ne sont pas appliqués pendant la construction : des pipelines flambant neufs qui nécessitent des travaux de préservation avant même leur entrée en service ou tout juste après.

La Loi sur l'Office national de l'énergie et ses règlements ne visent pas les professionnels qui pratiquent le génie, mais ce sont les ingénieurs professionnels qui ont les connaissances, le devoir de diligence et la volonté de faire avancer la technologie et de construire des pipelines sécuritaires. La plupart des infrastructures qui sont créées restent en service longtemps après que leurs concepteurs et constructeurs aient pris leur retraite. Le risque pour le public et les autres parties prenantes est géré par les normes de l'industrie, le code, qui est officiellement reconnu en tant qu'instrument légal par les organismes de réglementation.

J'estime que les règlements axés sur les résultats pour les pipelines terrestres, avec leurs réponses tranchées par oui ou non, sont la meilleure mesure de sécurité qui soit pour le public, à condition que les lois soient appliquées et qu'un professionnel expert en la matière en rende compte.

Pour terminer, je tiens à répéter que TransCanada PipeLines a une culture de non-conformité et des pratiques opérationnelles bien incrustées qui font fi des règlements et des codes exigés par la loi. Ce que j'ai documenté de l'industrie des pipelines montre que le mélange des intérêts politiques et commerciaux s'est traduit par une prétention publique factice alléguant des pratiques industrielles exceptionnelles alors que la réalité est que l'industrie peine à se conformer au code et aux règlements, opérant plutôt en fonction des risques, sans contrainte ni responsabilisation.

Je demande au comité de doter la loi de dispositions sur la responsabilisation de l'ingénierie. Je demande à l'Office national de l'énergie de faire appliquer les lois du pays, et je présente le « CD de la preuve » au comité.

Le président : Merci, monsieur Vokes, de cet exposé. Nous allons commencer la période de questions. Je passe la parole à mon vice-président, le sénateur Mitchell.

Le sénateur Mitchell : Merci, monsieur Vokes. J'aimerais préciser certaines choses avec vous. Je vais reprendre deux des aspects que vous avez soulevés et je vais vous demander de me donner un exemple précis. Vous avez parlé de la première

you said early in your presentation, was serious code violations.

Mr. Vokes: Yes.

Senator Mitchell: Could you give me an example of a code violation?

Mr. Vokes: A regulation violation will do. The Kevin Widenmaier email — I believe it is Part G — is a classic one, where we talked about how we went and had fittings that never met code. Actually, not only did they not meet the code, they never met two regulations: the Onshore Pipeline Regulations paragraph 14 and the Onshore Pipeline Regulations paragraph 15. They never actually met the code of construction. There are 1,200 fittings on the Keystone pump station, some of which do not meet the strength requirement of the engineering design.

Senator Mitchell: You said 1,200 on the Keystone?

Mr. Vokes: Yes, 1,200 fittings.

Senator Mitchell: How do you know they do not meet that?

Mr. Vokes: When they were doing hydro testing in the United States, the coding cracked off one of the elbows and it is very obvious. Another classic example of that is when I was at Fort McMurray at the beginning of my career at TransCanada. Some days we were having repair rates of up to 100 per cent when I was learning the business. I went and started tracking the automatic ultrasonic testing, and I could see it was actually one welder in particular that was causing the problem. We looked at the problem. We pulled back the cover and the welder was actually welding on one side of the bevel. That was very serious because there are thousands of welds in the ground and it is hard to go back and dig them all up. Of course, the natural thing to do is to make sure a person retracts that sort of statement.

Senator Mitchell: When you talked also in your presentation about substandard materials, would that also be referencing these —

Mr. Vokes: The fittings from Keystone, yes. That was not the first time. We had big problems with lack of inspection with DL Flange. That should have been the wake-up message with TransCanada. Then we went on to having exactly the same problems on one of the alternative integrity validation pipelines, with fittings from Ezeflow Inc. That also had exactly the same metallurgical problems that we would subsequently see with the Canadoil fittings.

Senator Lang: I would like to ask a general question, and it has to do with your having your engineering degree. Obviously there are other engineers involved in the company and in other companies with respect to having the duties that you had. Is there a concern by your organization, on behalf of those who

situation et de la deuxième situation. La première qui était présentée au début de votre exposé concernait de graves infractions au code.

M. Vokes : Oui.

Le sénateur Mitchell : Pouvez-vous me donner un exemple d'infraction au code?

M. Vokes : Ce sera une infraction aux règlements. Le courriel de Kevin Widenmaier — je crois qu'il est à l'annexe G — est un exemple classique. L'inspection des raccords nous avait permis de constater qu'ils ne respectaient pas du tout le code. En fait, ils ne respectaient pas non plus deux règlements : les articles 14 et 15 du Règlement sur les pipelines terrestres. Ils n'ont jamais vraiment été conformes au code de construction. La station de pompage de Keystone compte 1 200 raccords, et certains d'entre eux ne sont pas conformes à l'exigence de force prévue dans la conception.

Le sénateur Mitchell : Vous dites que Keystone compte 1 200 raccords?

M. Vokes : C'est exact.

Le sénateur Mitchell : Comment savez-vous qu'ils ne sont pas conformes?

M. Vokes : Quand ils faisaient des tests avec de l'eau, aux États-Unis, l'un des coudes a craqué et c'était facile à voir. Un autre exemple classique de cela, je l'ai vu quand j'étais à Fort McMurray, au début de ma carrière chez TransCanada. Certains jours, nous avions des taux de réparation de 100 p. 100, lorsque j'apprenais comment tout cela fonctionnait. J'ai commencé à faire le suivi des tests automatiques aux ultrasons et je me suis aperçu que c'était un soudeur particulier qui causait le problème. Nous avons examiné la chose. Nous avons soulevé le couvercle et le soudeur en question était en train de souder l'un des côtés de la vanne. C'était très grave parce qu'il y avait des milliers de soudures dans le sol et qu'il était très ardu de revenir en arrière et de les déterrer toutes. Bien sûr, quand ce genre de chose se produit, il est tout naturel d'inviter la personne à se rétracter.

Le sénateur Mitchell : Quand vous avez parlé des matériaux de piètre qualité dans votre exposé, est-ce que vous faisiez aussi référence à ces...

M. Vokes : Aux installations du projet Keystone, oui. Ce n'était pas la première fois. Nous avons eu de gros problèmes d'inspection avec DL Flange. Cela aurait dû être une sonnette d'alarme pour TransCanada. Ensuite, nous avons eu les mêmes problèmes à la suite de la validation de l'intégrité de certains pipelines, dont les raccords provenaient de l'entreprise Ezeflow Inc. Nous avons constaté les mêmes problèmes métallurgiques avec les raccords de Canadoil.

Le sénateur Lang : J'aimerais poser une question générale, au sujet de votre diplôme en génie. De toute évidence, d'autres ingénieurs de votre entreprise, et ailleurs, s'acquittent des mêmes tâches que vous. Est-ce que votre organisation et les ingénieurs se préoccupent du recours à une telle pratique dans l'industrie? Je

have engineering degrees, that this type of practice is going on within the pipeline industry? I am asking this question because I noticed in one of the emails on June 27, 2011, that you state: "I would not stake my PEng on this regardless of how few welds there are." In other words, you were talking about your professional integrity and credentials.

Are there other concerns by other engineers? Do they have to sign off on these particular projects?

Mr. Vokes: That is very correct. Even though I cannot prove it, I was told some things very directly about how things would happen if I carried on the way I would.

Senator Lang: You did not answer my question. My question had to do with other engineers in the business that you are in. Do they share the same concern you have? Their professional credibility is in question if this is true, because they have to sign off, similar to you.

Mr. Vokes: If you look at the email from Chris Penniston in your package, you will see I went and addressed a responsible engineer that his approach to welding procedures was technically wrong and he wrote back and told us that we would do it anyway. My young peer Chris Penniston told him that we were not doing it that way, that he could do it himself.

Yes, other people are concerned. There are a lot of people. I had large support within TransCanada. I did not have support at the management level; I certainly had support at the functional level. The CD will show there are quite a few people who supported me.

Senator Lang: This has to do with your testimony in April before the three-member panel of the U.S. State Department regarding the application for the Keystone XL project. You stated that TransCanada had used the wrong standard for station welding for years in the U.S. and the company had a poor safety culture.

First, could you tell me what has taken place since — that is, has anyone verified your testimony to that panel, from what you said? Second, what steps on the U.S. side are they taking with respect to seeing whether that is true or not?

Mr. Vokes: I have not heard back from PHMSA lately, but the last time I talked to my contact in the United States, the initial complaint to PHMSA was with a lawyer in the United States trying to figure out what they will do to have TransCanada do a remediation effort for welds that are accepted with too long flaw lengths.

Senator MacDonald: Thank you, Mr. Vokes. I want to give you credit for coming forward. It is not easy to be a whistleblower. Everyone wants to marginalize you and cast out your motivations.

pose la question parce que dans l'un de vos courriels du 27 juin 2011, vous dites que vous ne mettez pas en jeu votre diplôme dans cette affaire, sans égard au nombre de soudures en cause. En d'autres termes, vous parliez de votre intégrité professionnelle et de vos compétences.

Est-ce que d'autres ingénieurs partagent ces inquiétudes? Est-ce qu'ils sont forcés d'autoriser certains projets?

M. Vokes : Tout à fait. Même si je ne peux pas le prouver, on m'a clairement fait savoir ce qui se passerait si je continuais ainsi.

Le sénateur Lang : Vous n'avez pas répondu à ma question. Je parlais des autres ingénieurs dans votre domaine. Est-ce qu'ils sont aussi inquiets que vous? Si ce que vous dites est vrai, leur crédibilité sera remise en cause, puisqu'ils autorisent ces projets, tout comme vous.

M. Vokes : Si vous regardez le courriel de Chris Penniston, vous verrez que j'ai fait savoir à l'ingénieur responsable que, techniquement, son approche relative aux procédures de soudage était incorrecte. Il a répondu qu'on irait tout de même de l'avant avec le projet. Mon jeune collègue, Chris Penniston, lui a dit que nous ne ferions pas les choses ainsi, et qu'il pouvait le faire lui-même.

Oui, d'autres personnes se préoccupent de la situation. Beaucoup de monde. Je bénéficie d'un grand appui à TransCanada, non pas au niveau de la direction, mais certainement au niveau fonctionnel. Le CD montre que j'ai l'appui d'un grand nombre de personnes.

Le sénateur Lang : Mes questions ont trait à votre témoignage, en avril, devant les trois membres du comité du département d'État américain, au sujet de la demande relative au projet Keystone XL. Vous avez dit que pendant des années, TransCanada avait utilisé la mauvaise norme dans les postes de soudage aux États-Unis, et que la culture de sécurité de l'entreprise faisait défaut.

D'abord, pouvez-vous me dire ce qui s'est passé depuis? Est-ce qu'on a vérifié votre témoignage devant ce comité? Ensuite, quelles ont été les mesures prises par les États-Unis pour vérifier ces allégations?

M. Vokes : Je n'ai pas parlé avec les représentants de la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration récemment, mais la dernière fois que j'ai parlé avec la personne-ressource aux États-Unis, elle m'a dit que la première plainte avait été transmise à un avocat, et qu'il tentait de voir ce que les États-Unis pouvaient faire pour obliger TransCanada à prendre des mesures correctives relatives aux soudures défectueuses.

Le sénateur MacDonald : Merci, monsieur Vokes. Je vous félicite d'avoir pris la parole. Ce n'est pas facile d'être le dénonciateur. Tout le monde tente de vous marginaliser et de vous donner des arrières-pensées.

You mentioned that over the past five years you have been steeped in the culture of what is the minimum we must do to meet the regulation and code. I would suggest that when it comes to private industry, when we are dealing with safety regulations, private companies are always motivated by profit —

Mr. Vokes: I would concur.

Senator MacDonald: — and finding return to their investors. I think there is always the danger that companies will try to meet the minimum requirements. That is why we have to make sure the minimum requirements are substantial enough to make a difference.

I want to speak to you directly about the pipeline system. As you know, there is a big discussion going on about reversing the east to west pipeline and bringing bitumen west to east. It is important for this country to get bitumen to market. I also think it is important to do it safely. With the present pipeline that is there, which they are looking at right now, what is the relative age of that pipeline in terms of different sections? Do you think that pipeline can be safely converted to carry bitumen to the East Coast of Canada?

Mr. Vokes: The first thing is I do not actually know the relative age of the pipeline. I do know the relative types of construction techniques used for that pipeline. In-line inspection without close oversight can be a risk. We saw that on Enbridge's Norman Wells pipeline. They had run in-line inspection on that line for many years before the massive slow leak was discovered. The important thing is that nowhere in the code of regulation does it talk about what you have to set to the recording threshold at for the in-line inspection. In the east to west pipeline, every one of those welds was probably going to be a shielded metal arc weld that has a little piece of the weld sticking through it called the internal reinforcement. That sticks into the pipe. Any defects can hide underneath that reinforcement and are difficult to detect with in-line inspection, as Enbridge demonstrated on the Norman Wells pipeline. It can be done safely if you pay close attention to the detail. The question is this: They are in control of it; they really want to get their line into service. "Trust me" is not much of a strategy for making sure that the in-line inspection is actually valid.

Senator MacDonald: One more question. Do you think the argument is there that if we want to take bitumen to market across the country — a big country, a long run — the safest approach would be to build a brand new pipeline specifically for bitumen?

Mr. Vokes: I believe that is absolutely the safest way to do it. Regarding conversion of Line 1 for TransCanada, that pipeline has known hard spots on it and we cannot find it with in-line inspection. You will notice that the majority of the ruptures recorded on the National Transportation Safety Board's website have to do with Line 1 and Line 2 of TransCanada. Those are about the last pipelines on earth that I think should be converted to carry bitumen. I do not have a problem with what is in the

Vous avez dit qu'au cours des cinq dernières années, vous avez baigné dans une culture où on faisait le minimum pour respecter la réglementation et le code. Je crois que dans le domaine de la sécurité, les entreprises privées sont toujours motivées par le profit...

M. Vokes : Je suis d'accord.

Le sénateur MacDonald : ... et par le rendement des investissements. Je crois qu'il y a toujours ce danger que les entreprises ne fassent que le minimum. C'est pourquoi il faut veiller à ce que les exigences minimales soient suffisamment imposantes pour faire changer les choses.

Je veux vous parler du réseau de pipelines. Comme vous le savez, on parle d'inverser le pipeline est-ouest et de transporter le bitume d'Ouest en Est. C'est important pour le Canada d'offrir le bitume sur le marché. Je crois également qu'il faut le faire de façon sécuritaire. Quel est l'âge relatif des diverses sections du pipeline actuel, qui fait l'objet d'une étude? Croyez-vous qu'il peut être modifié de façon sécuritaire pour le transport du bitume vers la côte Est du Canada?

M. Vokes : D'abord, je ne connais pas l'âge du pipeline. Je connais par contre les techniques utilisées pour le construire. Une inspection interne sans supervision étroite peut être risquée. On a pu le constater avec le pipeline de Norman Wells, de l'entreprise Enbridge. Elle y réalisait des inspections internes depuis de nombreuses années avant qu'on ne découvre une énorme fuite lente. Le point important est que le code et les règlements ne font pas mention d'un seuil pour les inspections internes. Pour le pipeline est-ouest, chaque soudure a probablement été faite par soudage à l'arc avec électrode enrobée, qui crée un renfort interne, une petite partie de la soudure qui s'enfonce dans le tuyau. Les défauts peuvent se cacher sous ce renfort et être difficiles à détecter dans le cadre de l'inspection interne, comme l'a démontré Enbridge pour le pipeline de Norman Wells. On peut le faire de façon sécuritaire en prêtant attention aux détails. Les entreprises gèrent ces inspections. Elles veulent vraiment mettre en service leur réseau. La confiance n'est pas vraiment une stratégie permettant d'assurer la validité des inspections internes.

Le sénateur MacDonald : Une dernière question. Selon vous, pour offrir le bitume partout au Canada — un grand pays —, est-ce que l'approche la plus sécuritaire serait de construire un nouveau pipeline conçu spécialement pour le transport de cette substance?

M. Vokes : À mon avis, c'est sans aucun doute l'approche la plus sécuritaire. La ligne 1 de TransCanada présente des points durs, qui ne peuvent être détectés par les inspections internes. La majorité des ruptures consignées dans le site web du Conseil national de la sécurité des transports des États-Unis ont trait aux lignes 1 et 2 de TransCanada. Ce sont les pires pipelines à convertir pour le transport du bitume. Je n'ai pas de problème avec ce qui se trouve dans le pipeline, sauf si la substance en sort.

pipeline. I have a problem if it comes outside the pipeline.

Senator Unger: Thank you, Mr. Vokes, for your presentation. I just have some general questions.

At the beginning of your presentation, you make the statement that while you are not faultless, you have led a sustained attempt. Why would you make that comment?

Mr. Vokes: As I learned about what we were doing, I made mistakes along the way. It is unfortunate because under the engineering act, — the code of ethics — an engineer is required to know the codes and regulations they work under. I was never properly introduced to the codes and regulations. Part of what I did at the beginning was to follow the lead of others, and, in the past, I have actually given advice based on the way we did business, rather than on what the code actually said.

In the end, I was not faultless. I told you about the very first project, when I retracted my statements on the welding quality. Even though I was an engineer in training at that point in time, I should never have retracted those statements because what I saw was real. They were really not following the welding procedure. We knew they were not following the welding procedure because they had the 100 per cent repair rate. Those sorts of situations are areas where, due to pressure, I stopped and did not follow through.

Senator Unger: You are a member of APEGA. Does the organization agree with you? Where do you stand in regard to your relationship with your engineering association?

Mr. Vokes: I was talking to a board member recently who said that, based on what I have done, they have changed their approach.

My complaint to APEGA was suspended because they needed it to be a clearer approach. It has taken me almost a year. I almost have it ready for resubmission. This is very difficult — you have to understand — because I am actually naming people who have done some very nasty things, and it is nothing to be taken lightly. Unfortunately, APEGA has spent a long time, for lack of a better description, looking at people building sheds in backyards, when the reality is that there are some very serious engineering travesties going on in industry. A classic example is what happened at Deer Creek Energy in Fort McMurray. Somebody should have stepped in and properly dealt with that problem. To have a company operating outside of its permitted procedures and blowing a hole that large in the ground and then to have my professional organization not step up to the plate on something that severe is a little hard to watch.

Senator Unger: You are basically taking on your professional organization.

La sénatrice Unger : Merci de votre exposé, monsieur Vokes. J'ai quelques questions générales.

Au début de votre exposé, vous dites que bien que vous ne soyez pas parfait, vous avez fait de votre mieux. Pourquoi avez-vous fait ce commentaire?

M. Vokes : J'ai commis des erreurs au fil de mon apprentissage. C'est malheureux, parce qu'en vertu de la Loi sur les ingénieurs — le code de déontologie —, un ingénieur est tenu de connaître les codes et règlements qui régissent son travail. On ne me les a jamais expliqués de façon appropriée. Au début, j'essayais de suivre les autres, et j'ai déjà donné des conseils fondés sur nos pratiques plutôt que sur le code.

Mon travail n'a donc pas été irréprochable. Je vous ai parlé du tout premier projet, lorsque j'ai rétracté mes déclarations sur la qualité de la soudure. Même si j'étais ingénieur en formation à ce moment, je n'aurais jamais dû le faire, parce que ce que j'avais vu était bel et bien réel. Les procédures n'étaient pas respectées. Nous le savions en raison du taux de réparation de 100 p. 100. C'est le genre de situations où, sous la pression, j'ai laissé tomber.

La sénatrice Unger : Vous êtes membre de l'APEGGA. Est-ce que l'organisation est du même avis que vous? Quel lien entretenez-vous avec votre association d'ingénieurs?

M. Vokes : J'ai parlé à un membre du conseil récemment qui disait que l'association avait changé son approche à la suite de mon intervention.

La plainte que j'ai déposée auprès de l'APEGGA a été mise en attente parce que mon approche n'était pas assez claire. Je travaille à ce dossier depuis près d'un an. Je pourrai bientôt déposer la plainte à nouveau. C'est très difficile — vous comprendrez — parce que je nomme des personnes qui ont fait des choses ignobles, et ce ne sont pas des accusations faites à la légère. Malheureusement, l'APEGGA s'est longtemps concentrée sur les petits projets de fond de cour — à défaut de trouver une meilleure description — alors qu'il y avait de graves travestissements de l'ingénierie dans l'industrie. Ce qui s'est produit avec Deer Creek Energy, à Fort McMurray, en est un exemple classique. Quelqu'un aurait dû prendre les choses en main et régler ce problème. Cette entreprise n'avait pas respecté les procédures et avait fait un énorme trou dans le sol; mon organisation professionnelle n'est pas intervenue, et c'était difficile à accepter.

La sénatrice Unger : Vous en avez donc contre votre organisation professionnelle.

Mr. Vokes: I do not know if it is that. It is just that they have never actually dealt with anything quite this large before, and that is what the problem is. There certainly have been challenges with the professional organization. It is not that anybody there thinks what I am doing is wrong. It is just that it is difficult to deal with.

Senator Unger: We have been told that the pipelines have a safety record of 99.9 per cent. You paint a very bleak picture of the pipeline industry in Canada and probably, by extension, into the United States.

How do you rationalize these two very diverse points of view?

Mr. Vokes: It is amazing. It is like a large act of providence. I have been on several projects that were very nearly disastrous. Under the category of things that are very nearly disasters, I am surprised that there actually are not more accidents. At the end of my career at TransCanada, with the self-inspected welders, when I was told what they were doing, the exact same practices that we were doing in 2011, we were doing in the 1970s, and it resulted in a pipeline rupture in 1992. The problem is that, with pipelines, it waits a long time. Many times with the pipelines, it has to be disturbed before anything will happen. There has to be ground movement or something like that. There are thousands of cracks in the system; it is just which ones will become the problem. It is low probability and high consequence.

Senator Unger: You used the term “very nearly disastrous.” How would you know that?

Mr. Vokes: If you had an 80 per cent through-wall crack in a very large pressure vessel and you only found it because the inspector went out and had a look, that is very nearly disastrous for a plant that does not have a fire suppression system.

Senator Massicotte: Thank you, Mr. Vokes, for being with us. I also compliment you for coming and speaking out on your concerns.

Senator Unger was basically on the same track. We hear you. I have to admit it is very detailed, probably beyond our scope to follow your reasoning, but we know you are sincere. Yet, we look at the history of incidents and accidents for TransCanada, and there is nothing alarming there.

How can we respond to you? How about NEB? Have they done something about your comments? They are probably better positioned to analyze, in detail, your argument. What is happening there?

Mr. Vokes: I believe the NEB can answer for themselves what they have done. I really cannot say what they have done because I have not seen much that they have done. I can respond to what you were saying about the near accidents.

There was a rupture at Beardmore, Ontario, in January 2011. Since all of you live in Ontario, it is good to know that you just about ran out of gas. The reason we ran out of gas is that, years

M. Vokes : Je ne sais pas si c'est le cas. Elle n'avait jamais été confrontée à une situation aussi grave auparavant; c'est là le problème. J'ai rencontré certaines difficultés avec mon organisation professionnelle. Ce n'est pas qu'on soit en désaccord avec ma démarche, mais c'est difficile à gérer.

La sénatrice Unger : On nous a dit que les pipelines étaient sécuritaires à 99,9 p. 100. Vous brossez un portrait très sombre de l'industrie au Canada et probablement aux États-Unis aussi, par extension.

Comment expliquez-vous ces deux points de vue très différents?

M. Vokes : C'est incroyable. C'est comme un signe de la Providence. J'ai pris part à plusieurs projets qui ont failli avoir des conséquences désastreuses, et je suis surpris qu'il n'y ait pas eu plus d'accidents. Vers la fin de ma carrière au sein de TransCanada, on m'a parlé des pratiques d'auto-inspection des soudeurs; ces pratiques étaient les mêmes en 2011 que dans les années 1970, et elles avaient donné lieu à un bris de pipeline en 1992. Les problèmes de pipelines prennent du temps à se manifester. Il faut souvent une perturbation pour qu'un incident se produise : un mouvement de terrain ou quelque chose du genre. Il y a des milliers de failles dans le système; il faut seulement savoir lesquelles entraîneront des problèmes. Les probabilités sont faibles, mais les conséquences sont graves.

La sénatrice Unger : Vous avez dit que les conséquences auraient pu être désastreuses. Comment le savez-vous?

M. Vokes : Le fait qu'une entreprise apprenne d'un inspecteur externe qu'une fissure traverse 80 p. 100 de la paroi d'un très grand appareil à pression, c'est très dangereux, surtout si elle n'est pas dotée d'un système d'extinction des incendies.

Le sénateur Massicotte : Nous vous remercions de votre présence, monsieur Vokes. Je vous félicite aussi de nous avoir fait part de vos inquiétudes.

La sénatrice Unger était pratiquement du même avis. Nous vous avons compris. Je dois admettre que votre témoignage était très détaillé et dépassait probablement notre champ de compétence, mais nous savons que vous êtes sincère. Toutefois, l'historique des incidents et des accidents de TransCanada ne montre rien d'alarmant.

Comment pouvons-nous intervenir? Qu'en est-il de l'Office national de l'énergie? Est-ce qu'il a pris des mesures pour faire suite à vos commentaires? Il est probablement mieux placé pour analyser votre argument en détail. Quels sont les développements à cet égard?

M. Vokes : Je crois que l'Office peut vous dire lui-même ce qu'il a fait. Je ne suis pas au courant de ses démarches. Je peux répondre à votre commentaire sur les quasi-accidents.

En janvier 2011, il y a eu un bris de pipeline à Beardmore, en Ontario. Comme vous habitez tous dans la province, vous aimeriez peut-être savoir que vous avez presque manqué de gaz.

previously, we had taken money out of the integrity budget. My peers in integrity could not get money back into the budget until we had a rupture at Englehart, Ontario, that burned the siding off of a house. We started putting money back into the integrity program. Then we had the rupture at Beardmore, Ontario, and did not have anything in place to put the lines back into service, and you were running out of gas. We were importing gas from the United States at that point in time. People have no idea how close they come. It does not have to be reported.

Senator Massicotte: How do you explain your superiors' behaviour? No one purposely makes mistakes. No one purposely becomes irresponsible. You allege that, since the merger of TransCanada, the culture of safety is not there. How do you explain that? Are they just a bunch of incompetents?

Mr. Vokes: In the emails that you possess in front of you right now, I probably would not call what Mr. Lazor did incompetent. I would probably find another definition. What he was doing, in that particular condition, was certainly not following anything to do with the code and —

Senator Massicotte: That is one individual. You are talking about corporate culture and about a dominant problem at TransCanada. How come no one is responding to your comments?

Mr. Vokes: I cannot comment on what TransCanada's actions are. I know there was one executive who did seem to take what I said seriously, but other than that, there are many other executives who behaved differently, in particular, when I brought up section 54. Even though I was right, the personal attacks were uncalled for.

How did they respond? I do not know, personally, how people respond. I just wanted to have code compliance because, at the end of the day, I was the accountable person. They were not the accountable people.

Senator Massicotte: When you look at TransCanada and compare them to the other pipeline companies, from what we see, the history of incidents or consequences compares quite well. Is that to suggest that this lack of corporate security or safety within the culture of TransCanada is the same everywhere else?

Mr. Vokes: A very classic example is the Enbridge Southern Lights Pipeline. That pipeline suffered material problems during the manufacture, and then it suffered construction quality problems during construction.

They built a twin to this line, called 14B, in Wisconsin, and it had construction problems.

Senator Massicotte: You are saying that this is an endemic problem, not only at TransCanada. The whole industry is not following code and being unprofessional. All of them.

Mr. Vokes: They are taking risks.

Senator Massicotte: All of them?

On avait réduit le budget du service de l'intégrité des années auparavant. Mes collègues n'ont pas pu ravoier ces fonds avant qu'il y ait un bris à Englehart, en Ontario, qui a brûlé le parement d'une maison. Ensuite, il y a eu une rupture de pipeline à Beardmore, en Ontario; aucune mesure n'était en place pour remettre les lignes en service, et la ville n'avait plus de gaz. Nous avons dû en importer des États-Unis. Les gens ne se rendent pas compte de ces incidents; leur déclaration n'est pas obligatoire.

Le sénateur Massicotte : Comment expliquez-vous le comportement de vos supérieurs? Personne ne fait d'erreur ou n'agit de façon irresponsable volontairement. Vous dites que depuis la fusion de TransCanada, la culture de sécurité fait défaut. Comment expliquez-vous cette situation? Est-ce qu'il s'agit d'une bande d'incompétents?

M. Vokes : D'après les courriels que je vous ai remis, je ne dirais pas que M. Lazor est incompetent. Je choisirais probablement un autre mot. Ce qu'il a fait, dans ces circonstances particulières, ne respectait certainement pas le code et...

Le sénateur Massicotte : Il s'agit d'une personne. Vous parlez d'une culture d'entreprise, et d'un problème important au sein de TransCanada. Pourquoi personne ne répond à vos commentaires?

M. Vokes : Je ne peux pas me prononcer sur les actions de TransCanada. Je sais qu'un des cadres de l'entreprise semblait prendre mes propos au sérieux, mais bon nombre d'autres ont réagi différemment, surtout lorsque j'ai parlé de l'article 54. J'avais raison, et les attaques personnelles à mon égard étaient injustifiées.

Comment ont-ils réagi? Je ne sais pas comment chaque personne réagit. Je voulais tout simplement qu'on respecte le code puisqu'en fin de compte, c'était moi le responsable, pas eux.

Le sénateur Massicotte : L'historique des incidents de TransCanada est similaire à celui des autres sociétés de pipeline. Est-ce que c'est un signe que leur sécurité professionnelle fait aussi défaut?

M. Vokes : Un très bon exemple est celui du pipeline Southern Lights d'Enbridge. Il y a eu des problèmes de matériel pendant sa fabrication et des problèmes de qualité pendant sa construction.

Un pipeline identique appelé 14B a été construit au Wisconsin, et il y a également eu des problèmes de construction.

Le sénateur Massicotte : Vous dites que c'est un problème endémique, que TransCanada n'est pas une exception. Tous les intervenants de l'industrie ne respectent pas le code et ne sont pas professionnels. Tous sans exception.

M. Vokes : Ils prennent des risques.

Le sénateur Massicotte : Tous?

Mr. Vokes: They are taking risks because they know that the probability is low. When the probability is low, you keep hoping that you can extend it farther.

Senator Massicotte: To summarize, do you think all pipeline companies are being reckless with safety and are all the same?

Mr. Vokes: On the National Energy Board site, with its unresolved issues and summarizing offences by the various energy pipeline companies, I think it is very clear.

Senator Wallace: Thank you, Mr. Vokes.

When I listened to what you have had to say, you obviously have great passion and I have no doubt whatsoever your motivation in bringing this forward is for the good of all. When I do listen to you, and some of my colleagues have touched upon this, you seem to have very serious concerns with the competency of TransCanada, other pipeline companies, the National Energy Board, the engineering professional association, and I am wondering in that list if you have similar concerns about provincial regulatory bodies that are also involved in these matters. Do you have concerns about their competency as well?

Mr. Vokes: I will not address that at this meeting because I never dealt that much with provincial regulation.

Senator Wallace: To put it mildly, that is a very broad, sweeping indictment from top to bottom of all regulatory and industry participants in pipeline transportation. However, that is your opinion.

Whether it is engineers, lawyers, accountants, there are varying opinions on just about everything out there. Did you encounter any other professional engineers who would have opinions contrary to yours on these issues you have raised? We understand you believe very strongly in what you have to say, but have contrary opinions been put forward by other qualified professional engineers?

Mr. Vokes: The TransCanada internal audit contained contrary opinions.

Senator Wallace: I am asking whether independent engineering firms have voiced opinion on what your conclusions have been.

Mr. Vokes: Part of the reason for going down this path was some of the comments that came back from external engineering companies where they knew that some of what we are doing was not right and they were the ones who pointed it out; for example, section 17, not inspecting all the wells. One of the points came from an engineer from Cimarron Engineering who said what we were doing in our specifications did not meet the regulations.

Senator Wallace: I understand the NEB found some of the allegations you made were verified by TransCanada's internal audit process. I understand that.

Mr. Vokes: That is correct, some of them were.

M. Vokes : Ils le font parce qu'ils savent que les risques sont faibles. Dans une situation comme celle-ci, on espère toujours pouvoir repousser les limites.

Le sénateur Massicotte : Pour résumer, pensez-vous que les entreprises de pipelines sont toutes également irresponsables en matière de sécurité?

M. Vokes : Je pense que c'est très clair lorsqu'on regarde les problèmes non résolus et le résumé des infractions des diverses entreprises sur le site de l'Office national de l'énergie.

Le sénateur Wallace : Merci, monsieur Vokes.

En vous écoutant, on comprend que vous êtes manifestement très passionné et que c'est sans aucun doute le bien-être commun qui vous motive. On comprend aussi, et certains de mes collègues ont abordé le sujet, que vous semblez très sérieusement douter des capacités de TransCanada, d'autres entreprises de pipelines, de l'Office national de l'énergie et de l'association professionnelle des ingénieurs, et je me demande si vous avez des préoccupations similaires à l'égard des organismes de réglementation provinciaux qui jouent également un rôle dans ces dossiers. Avez-vous également des doutes sur leurs capacités?

M. Vokes : Je ne vais pas en parler ici étant donné que je ne connais pas très bien les règlements provinciaux.

Le sénateur Wallace : C'est une accusation très vaste, et c'est peu dire, qui vise à tous les paliers l'ensemble des organismes de réglementation et des participants de l'industrie du transport par pipeline. Cela dit, c'est votre opinion.

Le point de vue des ingénieurs, des avocats ou des comptables varie presque toujours. Avez-vous rencontré d'autres ingénieurs qui auraient des opinions contraires à celles que vous avez exprimées? Nous comprenons que vous croyez fermement en ce que vous avancez, mais a-t-on déjà contredit vos propos?

M. Vokes : On a formulé des opinions contraires dans le cadre de la vérification interne de TransCanada.

Le sénateur Wallace : Je vous demande si des firmes d'ingénierie indépendantes se sont prononcées sur les conclusions que vous avez tirées.

M. Vokes : Notre point de vue repose entre autres sur des commentaires provenant de sociétés d'ingénierie externes qui savaient que certaines de nos méthodes étaient inappropriées. Ce sont ces sociétés qui ont signalé, par exemple, que tous les puits n'étaient pas inspectés, conformément à l'article 17. Une des lacunes a été décelée par un ingénieur de Cimarron Engineering, qui a dit que ce que nous faisons dans le cadre de nos spécifications ne respectait pas la réglementation.

Le sénateur Wallace : Je crois que l'ONE sait que certaines de vos allégations ont été vérifiées dans le cadre du processus de vérification interne de TransCanada. C'est ce que j'ai compris.

M. Vokes : En effet, certaines ont été vérifiées.

Senator Wallace: I have listened to the serious allegations you make, but are we to accept that at face value? I am asking if any other contrary opinions have been expressed by other professional engineering associations. I am not going to get into weighing who is right and who is wrong, but have you encountered that as you have brought forward these issues? Have other professional engineers voiced opinions that would differ from your own on these very serious matters?

Mr. Vokes: Yes, certainly; the responsible engineer I worked with at TransCanada was very adamant about voicing a different opinion.

Senator Wallace: Was he an employee of TransCanada?

Mr. Vokes: Yes, he was an employee of TransCanada.

Senator Wallace: What about engineering firms that would not be employees of TransCanada but would be independent engineering firms? Have any of those voiced opinions contrary to your own on these matters?

Mr. Vokes: I have never contacted any of them.

Senator Wallace: Has no other engineering firm voiced an opinion that you have heard?

Mr. Vokes: I have never engaged in a conversation on that.

Senator Wallace: Did you hear of any comment they might have made?

Mr. Vokes: I talked to Group 10 Engineering before they did their assessment of the ERCB and I showed them the GC113 TransCanada audit. We went through that and I showed him where that audit did not meet the regulations, but we did not have a discussion on whether it was legitimate or not. I know that is not exactly what you asked. That is a conversation I did undertake though.

Senator Wallace: The internal audit process that TransCanada conducted in July of 2012 did confirm some of the allegations that you made. Did TransCanada have a regular internal audit process dealing with these matters of safety? Would it be done annually, periodically or was the July 2012 internal audit by TransCanada an anomaly?

Mr. Vokes: That is interesting because the last time I actually heard where they did an in-depth investigation within TransCanada was in 2007 where they brought a man by the name of Stan Gaillard to look at quality improvement after a series of failures. I and several of my peers contributed to that audit and identified that there were some areas of serious shortcomings. That is the last real technical audit we had.

We had external audits, such as the GC113 audit performed by PricewaterhouseCoopers. When you go through the GC113 audit, it is short of technical substance certainly in the areas that I would have expected. For instance, it never directly addressed

Le sénateur Wallace : J'ai entendu les allégations graves que vous avez formulées. Devrions-nous les accepter sans les vérifier? Je vous demande si une autre association professionnelle d'ingénieurs a exprimé des opinions contraires. Je ne vais pas tenter de déterminer qui a raison et qui a tort, mais est-ce que cela s'est produit? Est-ce que d'autres ingénieurs ont exprimé des opinions différentes des vôtres sur ces enjeux très importants?

M. Vokes : Oui, bien sûr; l'ingénieur avec lequel j'ai travaillé à TransCanada était très catégorique quand venait le temps d'exprimer une opinion divergente.

Le sénateur Wallace : Était-il un employé de TransCanada?

M. Vokes : Oui, c'en était un.

Le sénateur Wallace : Et pour ce qui est des firmes d'ingénierie indépendantes n'étant pas au service de TransCanada? Certaines ont-elles exprimé des opinions contraires aux vôtres?

M. Vokes : Je n'en ai jamais contacté.

Le sénateur Wallace : N'avez-vous jamais entendu une autre firme se prononcer?

M. Vokes : Je n'ai jamais eue d'échanges à ce sujet.

Le sénateur Wallace : Avez-vous entendu parler de commentaires qu'on aurait formulés?

M. Vokes : J'ai parlé avec des responsables du Group 10 Engineering avant leur évaluation de l'ERCB. Je leur ai montré celle de TransCanada concernant le GC-113. Nous l'avons passée en revue et je leur ai expliqué quelles règles n'avaient pas été respectées, mais nous n'avons pas parlé du bien-fondé des infractions. Je sais que cela ne répond pas exactement à votre question, mais c'est néanmoins une conversation que j'ai eue à ce sujet.

Le sénateur Wallace : La vérification interne effectuée par TransCanada en juillet 2012 a confirmé certaines de vos allégations. Est-ce que TransCanada effectuait régulièrement des vérifications internes pour examiner ces questions de sécurité? Était-ce fait annuellement, périodiquement ou est-ce que celle de juillet 2012 était une exception?

M. Vokes : C'est intéressant parce que la dernière fois que j'ai entendu parler d'une enquête en profondeur effectuée à TransCanada était en 2007, alors qu'on avait engagé un dénommé Stan Gaillard pour examiner les progrès réalisés après une série de défaillances. Plusieurs de mes collègues et moi avons participé à cette vérification et établi qu'il y avait des lacunes graves à certains égards. C'est la dernière vraie vérification technique que nous avons effectuée.

Il y a eu des vérifications externes, telles que celle liée au GC-113 faite par PricewaterhouseCoopers. Lorsqu'on en examine le rapport, on constate, dans certains domaines, des lacunes sur le plan technique. Par exemple, il n'a jamais été

section 53, which says you shall audit, and we had no real audit program in place at all in TransCanada, and it never addressed section 54 on independence of inspection.

There were many shortcomings, yet we have this audit report. Everyone says we have been audited, but when you read the audit report, where is the conformity to the code? The reality was different from the audit.

Senator Ringuette: Mr. Vokes, I commend your courage. You must feel like David against Goliath. I have to admit, I am very disturbed by your testimony this morning. I am very familiar with the code of ethics within the engineering profession and it is commendable.

My big concern right now is the National Energy Board. Canadians put their trust in the National Energy Board being the body that will make certain that the system is optimal and secure. I am assuming that your complaint has been sent to the National Energy Board.

Are we in a bubble in which, for the sake of the oil industry, our eyes are closed, our ears are closed and we — I say “we” as a country — just want to push ahead and never mind the future result?

Could you explain the relationship of your complaint with the National Energy Board’s response and the industry? We need to be concerned if the system to protect Canadians is not right.

Mr. Vokes: The most important thing the National Energy Board did is put the inclusion of whistle-blower protection in the regulations recently. That is a very important thing.

The second thing that is missing is this: What is the point of putting in a complaint if there is no change? That is the really important point. The regulations are brilliant as far as I am concerned. The lineup between the onshore pipeline regulations and the code is incredible if you understand it. I operated in a condition where we were following the corporate practice and that is what we did. In the emails that you have, you have people talking about the corporate practice, and the corporate practice was not what was in the code.

The question is even if it is low risk, should I embrace my corporate practice when the regulations say not to do that? That is clearly an ethical breach. They say it is low risk. I do not care if it is low risk. The point is that it is not in the code; it is not in the regulation. How much of a danger is it? A lot of it does not pose much of a danger at all, but a couple of things were pointed out in the National Energy Board complaints that were very high risk. I mentioned the self-inspected company welders. What they were

directement question de l’article 53, qui stipule que des vérifications doivent être effectuées. Nous n’avions pourtant aucun vrai programme en ce sens à TransCanada, et il n’a également jamais été question de l’article 54 concernant la nature indépendante des inspections.

Nous avons donc ce rapport de vérification, même s’il comporte beaucoup de lacunes. Tout le monde dit que nous avons fait l’objet d’une vérification, mais où est-il question de la conformité au code dans le rapport? La situation réelle était différente de celle décrite dans le cadre de la vérification.

La sénatrice Ringuette : Monsieur Vokes, je vous félicite de votre courage. Vous devez vous sentir comme David face à Goliath. Je dois avouer que je suis très troublée par votre témoignage. Je connais très bien le code de déontologie des ingénieurs, et il est digne d’éloges.

Pour l’instant, ma plus grande préoccupation concerne l’Office national de l’énergie. Les Canadiens lui font confiance à titre d’organisme devant s’assurer que le système est optimal et sécuritaire. Je suppose qu’on lui a fait parvenir votre plainte.

Fermons-nous les yeux — quand je dis « nous », je veux dire notre pays — pour le bien de l’industrie pétrolière afin que nous puissions aller de l’avant en ignorant les risques que cela pourrait poser dans le futur?

Pouvez-vous nous expliquer les liens entre votre plainte et la réaction de l’Office national de l’énergie et l’industrie? Il y a lieu de s’inquiéter si le système conçu pour protéger les Canadiens est défaillant.

M. Vokes : La plus importante mesure prise par l’Office national de l’énergie est d’avoir inclus récemment dans le Règlement un mécanisme de protection des dénonciateurs, ce qui est très important.

Il faut se poser la question suivante pour comprendre le deuxième élément manquant : à quoi bon porter plainte si cela ne donne rien? Voilà ce qui importe vraiment. À mon avis, la réglementation est excellente. La façon dont se complètent le Règlement sur les pipelines terrestres et le code est incroyable lorsqu’on comprend leur fonctionnement. Dans le cadre de mon travail, je devais suivre les méthodes de l’entreprise, et c’est ce que nous faisons, même si elles ne correspondaient pas à ce que le code prévoyait. On parle de ces méthodes dans les courriels que vous avez à votre disposition.

Même quand le risque est faible, la question est de savoir si l’on doit souscrire aux méthodes de l’entreprise quand le Règlement stipule qu’il ne faut pas procéder ainsi. C’est sans aucun doute un manquement à l’éthique. Ils disent que le risque est faible, mais cela n’a aucune importance à mes yeux. Ce qu’il faut retenir, c’est que ce n’est pas dans le code, ni dans le Règlement. Quel danger cela représente-t-il? Plusieurs façons de faire n’en présentent presque aucun, mais il y en a quelques-unes mises en évidence

doing was high risk, especially from the stories I got back from them. On that subject, there is definitely cause for public concern there.

There is the TransCanada pig launchers' story. We could not see the welds for the scraper bars when our contractor was hiring his own inspection, and no one said a word about that for 10 years. I might have a problem standing by a TransCanada pig launcher nowadays, but I think that there are many people who intend to do the process correctly, and that is the only thing that saves us. Regardless of my poor experiences with some individuals, there are still a lot of people who would like to do it right.

The Chair: Senator Ringuette, I still have others. The question lasted quite long, as did the answer.

Senator Seidman: Most of my questions have been asked already. I must say that I am sitting here with enormous respect for you and for the courage that it has taken to come forward.

I am thinking about all the testimony that we have had here from pipeline companies saying that safety is their number one priority. They have described to us many aspects of this — their plans, their responses, their oversight, their quality control and all these things. I suppose there are many adjectives to describe my feelings about your testimony here, such as confused, disappointed and worried about Canadians' safety as we look at building an increasingly larger infrastructure across the country.

Being futuristic, and thinking about what we can do — this is not a good story; there is no question about that — however, we do have the NEB and we do have a regulatory framework, and they do have oversight capabilities. What I would like to know from you is, based on your experiences, what would you recommend in terms of further regulatory steps that the NEB can take to ensure some kind of better oversight?

Mr. Vokes: The first and most important thing is the key to making sure that the regulations and codes are carried out, which is inspectors. The United States is good with the concept of the OQ qualified operators. I do like that concept, where people are formally trained and accountable and allowed to stop the work regardless of how much of a schedule disaster it is.

If I have a safety violation where a person may become hurt, the National Energy Board regulations allow me to stop the work. If I have code violations, everyone says, "Don't worry. Get it done. Deal with it later." That is the wrong attitude. We see a lot of that.

dans les plaintes de l'Office national de l'énergie qui sont très risquées. J'ai parlé des soudeurs de l'entreprise qui inspectaient eux-mêmes leur travail. Ce qu'ils faisaient était très risqué, particulièrement si je me fie à ce qu'ils m'ont raconté. La population a certainement de quoi s'inquiéter à ce sujet.

Il y a aussi l'histoire des lanceurs de racleur de TransCanada. Quand notre sous-traitant faisait faire ses propres inspections, on ne pouvait pas voir les soudures des barres de raclage, et personne n'en a parlé pendant 10 ans. Je ne me sentirais peut-être pas à l'aise ces temps-ci à côté d'un de ces appareils. Cela dit, je pense que beaucoup de personnes ont l'intention d'adopter les bonnes méthodes, et c'est la seule chose qui nous permet d'éviter la catastrophe. En effet, malgré mes mauvaises expériences auprès de certains, ils sont encore nombreux à vouloir bien faire les choses.

Le président : Sénatrice Ringuette, d'autres membres veulent prendre la parole. La question était plutôt longue, tout comme la réponse.

La sénatrice Seidman : On a déjà posé la plupart de mes questions. Je dois dire que j'ai énormément de respect pour vous. Il faut du courage pour dénoncer la situation.

Je pense à tous les représentants d'entreprises de pipelines que nous avons entendus et qui nous ont dit que la sécurité est leur priorité. Ils nous ont décrit de nombreux aspects liés à la question : leurs plans, leurs méthodes d'intervention, leurs mesures de surveillance et de contrôle de la qualité, et ainsi de suite. Votre témoignage suscite en moi toute une gamme de sentiments : de la confusion, de la déception et de l'inquiétude par rapport à la sécurité des Canadiens au moment où nous pensons développer de plus en plus notre infrastructure d'un bout à l'autre du pays.

Ce que vous nous racontez est certainement négatif. Cela dit, quand nous pensons au futur, à ce que nous pouvons faire, il faut se rappeler que nous avons un cadre réglementaire ainsi que l'ONE, qui a des capacités de surveillance. J'aimerais savoir, d'après votre expérience, quelles autres mesures réglementaires l'ONE devrait prendre pour améliorer d'une certaine façon la surveillance.

M. Vokes : Le premier élément et le plus important pour s'assurer que le règlement et les codes sont appliqués sont les inspecteurs. Les États-Unis s'en sortent bien avec leurs « opérateurs qualifiés OQ ». J'aime le concept selon lequel des gens reçoivent une formation officielle, doivent rendre des comptes et sont autorisés à faire cesser le travail, peu importe les conséquences désastreuses que cela peut avoir sur les échéanciers.

Si une infraction liée à la sécurité risque de causer des blessures, les règlements de l'Office national de l'énergie m'autorisent à interrompre les travaux. S'il s'agit de violations au code, tout le monde dit : « T'en fais pas; fais le travail, et tu t'en occuperas plus tard. » C'est la mauvaise approche, mais c'est pourtant celle que nous voyons souvent.

If you go back through the cases on the National Energy Board website and how they are dealt with, and if you ask questions like did they follow the regulation, did they follow the code, the answer is overwhelmingly no. That is why they have problems. Did they get it done? Yes. Can they keep it in service? Yes.

The projects are broken down into three parts: cost, schedule and quality. If you do not take care of the quality you will get either cost or schedule. That is pretty much the way it is. I have seen some well-done projects and project managers who go through the effort to ensure they follow the regulations as best they can, and I have seen others who are trying to do the minimum code and underachieve.

The second thing is the concept of engineering. That concept is important because in the front of every code is a forward that says following the code might not necessarily be the best thing to do because you can still make mistakes. We have a lot of people who make decisions based on commercial points that are not necessarily in the best interests of the long-term viability of the pipeline. For instance, all of our in-service welding was qualified on low-strength materials, but the pipeline materials are high-strength low alloys. Welding on high-strength alloys is more risky than welding on carbon steel. For years we have all these in-service welding procedures that were qualified on this group over here and we are using them over there. It is legal under the code, but it makes no engineering sense at all, if it was a risk. You can fix it with money; you can fix it with time; but you have to have the desire to go forward and actually implement some of these things.

One of the things I was doing at TransCanada that was good for pipeline safety — and, in the end I was getting good project managers who were allowing me to use it — is using automated ultrasonic testing on pipelines where we normally would use radiography. Radiography has poor detection of the most serious pipeline defect cracks, whereas automated ultrasonic testing allows us to find all the cracks. Even though it did not seem economical at the beginning, we moved over to this technology and we did well. We did not do well financially, but we did well on actually improving the quality and the safety of the pipeline.

Senator Patterson: Many of my questions have been answered. I would like to thank you for your evidence.

Could you outline your educational background leading to your qualifications as a professional engineer, please?

Mr. Vokes: Sure. I was terrible at high school. I am serious; 63 overall, in math, 33. I loved working with metal, so I worked in machine shops and pulled lots of wrenches. I am a very practical sort of guy. I was a very good welder when I was young but did not want to do welding for a living, so I became a machinist. I was part way through my machining career and I

Si l'on consulte les cas répertoriés sur le site web de l'Office national de l'énergie et qu'on se demande par exemple si une règle ou le code a été respecté, la réponse est pratiquement toujours non. C'est la raison pour laquelle ils ont des problèmes. Ont-ils terminé les travaux? Oui. Peuvent-ils maintenir le pipeline en service? Oui.

Les projets sont divisés en trois parties : le coût, l'échéancier et la qualité. Si l'on néglige la qualité, les objectifs liés au coût ou à l'échéancier seront respectés. La situation se résume essentiellement à cela. J'ai vu certains projets bien mis en œuvre et des gestionnaires qui font de leur mieux pour respecter le règlement, tandis qu'il y en a d'autres qui essaient d'en faire le moins possible pour se conformer au code et qui obtiennent des résultats décevants.

Le deuxième élément est le concept de l'ingénierie. C'est très important parce qu'il est indiqué au début de chaque code que le respecter n'est pas nécessairement la meilleure chose à faire étant donné qu'on peut quand même commettre des erreurs. Beaucoup de personnes prennent des décisions en se fondant sur des considérations commerciales qui ne sont pas forcément ce qui a de mieux pour assurer la viabilité à long terme d'un pipeline. Par exemple, toutes nos soudures sur des pipelines en service étaient faites selon des méthodes conçues pour des matériaux à faible résistance, alors que les pipelines sont fabriqués avec des aciers faiblement alliés et à haute résistance, ce qui rend la soudure plus risquée que s'il s'agissait d'un acier au carbone. Pendant des années, nous n'avons donc pas utilisé les procédés prévus pour les pipelines en service. C'est légal selon le code, mais cela n'a aucun sens sur le plan de l'ingénierie s'il y a un risque. L'argent et le temps peuvent régler le problème, mais il faut vouloir faire progresser les choses et appliquer certaines des mesures nécessaires.

Une des méthodes efficaces que j'employais à TransCanada pour assurer la sécurité des pipelines — et, à la fin, j'avais de bons gestionnaires de projet grâce auxquels je pouvais m'en servir — est la détection automatique par ultrasons, qui remplaçait le contrôle par radiographie qui est normalement utilisé. La radiographie permet seulement de localiser les fissures les plus importantes, tandis qu'il est possible de toutes les détecter avec les ultrasons. Même si cette technologie ne semblait pas rentable au départ, nous l'avons adoptée et nous avons obtenu de bons résultats, pas sur le plan financier, mais plutôt en ce qui concerne l'amélioration de la qualité et de la sécurité.

Le sénateur Patterson : On a répondu à beaucoup de mes questions. J'aimerais vous remercier d'être venu témoigner.

Pouvez-vous nous donner un aperçu des études que vous avez faites pour devenir ingénieur, s'il vous plaît?

M. Vokes : Bien sûr. J'étais très mauvais à l'école secondaire. Je suis sérieux; 63 p. 100 au total, 33 en mathématiques. J'adorais travailler les métaux, et j'ai donc travaillé dans des ateliers d'usinage et fait beaucoup de mécanique. Mon côté pratique est très développé. J'étais très bon soudeur quand j'étais jeune, mais ce n'est pas ce que je voulais faire pour gagner ma vie, et je suis

decided to take up the trades of millwright and journeyman. Unfortunately, a shoulder injury precluded me from carrying on. Back in the days when I could hardly pick up a cup of coffee, they challenged me and said they wanted to buy some technology but I would have to be an engineer. So I signed up for engineering school and in one year I did all my high school upgrading and went to engineering school. I did a research project while I was there on the same pipeline. I was coming out of Red Deer one day while I was going to school and I saw a big hammerhead in the sky. It was a pipeline that blew up out by Nordegg, Ram River. I did the research work on that on the stress and cracking because I knew a lot about machining. We did a novel paper at that point in time. He then made me an offer I should have refused, and I did a master's degree with him. I did a lot. I worked in a lot of labs. I do not have children so I have been passionate about my work.

Senator Patterson: Thank you very much for your candour. I would not want to talk about my high school math marks in public.

To elaborate further, you were a welder and a machinist. Did you get a journeyman licence?

Mr. Vokes: Yes. I am a journeyman machinist. I did not get my journeyman as a millwright. Because I did welding in a machine shop, we were not allowed to have defects in our welds.

Senator Patterson: Which province was that in?

Mr. Vokes: That was in Alberta. I am interprovincial: I am a red seal.

Senator Patterson: Which school of engineering did you go to?

Mr. Vokes: I did both my degrees at the University of Alberta.

Senator Patterson: I am a U of A graduate as well.

Senator McCoy: Thank you for the integrity of your spirit and your courage going forward.

As a point of clarification, I thought I heard you say Cimarron Engineering. You made a comment earlier about them. They are a third-party, independent engineering firm?

Mr. Vokes: That is correct.

Senator McCoy: Could you repeat what you said about them?

donc devenu machiniste. C'est pendant que j'exerçais cette profession que j'ai décidé d'être mécanicien de chantier et ouvrier. Malheureusement, une blessure à l'épaule m'a empêché de continuer dans cette voie. À l'époque où j'étais à peine capable de soulever une tasse de café, on m'a mis au défi et dit qu'on voulait acheter une certaine technologie, mais que je devais d'abord devenir ingénieur. J'ai donc terminé en un an tous les cours du secondaire dont j'avais besoin pour ensuite fréquenter l'école d'ingénieurs. Pendant mes études, j'ai fait un projet de recherche sur le même pipeline. Un jour, comme je sortais de Red Deer pour me rendre à l'école, j'ai vu une grande grue-marteau à l'horizon. Un pipeline avait explosé à la hauteur de Nordegg et de la rivière Ram. J'ai fait le travail de recherche sur la contrainte et la fissuration parce que j'avais beaucoup de connaissances en usinage. Nous avons rédigé à ce sujet un article original pour l'époque. Mon collègue m'a ensuite fait une offre que j'aurais dû refuser, et j'ai fait une maîtrise avec lui. J'ai accompli beaucoup de travail dans de nombreux laboratoires. Je n'ai pas d'enfants, et je me suis donc passionné pour mon travail.

Le sénateur Patterson : Je vous remercie beaucoup de votre candeur. Je n'aimerais pas parler en public des notes que j'ai obtenues en mathématiques à l'école secondaire.

Pour fournir plus de précisions, vous étiez soudeur et machiniste. Avez-vous obtenu un permis de compagnon?

M. Vokes : Oui, je suis compagnon machiniste. Je n'ai pas obtenu mon permis de compagnon mécanicien de chantier. Étant donné que je travaillais dans un atelier d'usinage, les soudures imparfaites n'étaient pas autorisées.

Le sénateur Patterson : Dans quelle province travailliez-vous?

M. Vokes : En Alberta. J'ai réussi l'examen interprovincial du Seau rouge.

Le sénateur Patterson : Quelle école d'ingénieurs avez-vous fréquentée?

M. Vokes : J'ai obtenu mes deux diplômes à l'Université d'Alberta.

Le sénateur Patterson : Je suis également un diplômé de l'Université d'Alberta

La sénatrice McCoy : Je vous remercie de votre intégrité et de votre courage à l'avenir.

À titre de clarification, je pensais vous avoir entendu mentionner Cimarron Engineering. Vous avez formulé une observation à son sujet plus tôt. Il s'agit d'une firme d'ingénierie indépendante?

M. Vokes : C'est exact.

La sénatrice McCoy : Pourriez-vous répéter ce que vous avez dit à son sujet?

Mr. Vokes: There was an error in our specifications, and a young engineer at Cimarron Engineering had enough fortitude to stand up and tell the project manager there was an error. We looked at the specification and indeed we had an error. I did the research on it, and we had an error.

Senator McCoy: What I am hearing, then, is there are third-party, independent engineers who share your opinion.

Mr. Vokes: There certainly are. There was actually another one. There was the problem with the engineering specification in the United States, which actually was caught by a non-destructive examination contractor, because he read the specification and said there is a problem with it. He brought it back to us, and indeed we had that same problem for three years and used that same specification for those three years.

The Chair: We have run out of time. There were some second-round questions that we will have to bypass. I just want to take the opportunity to ask a couple of questions, if I could, Mr. Vokes.

You spoke earlier about fittings and valves that were substandard, I believe — I am saying this in my words, not yours — that were used in the U.S.

Mr. Vokes: That is correct.

The Chair: Would you please explain to me, is the U.S. also very lax in how they do pipelines? We kind of get that drift — at least I do — from your presentation, that Canada is. What you are saying is that the U.S. is just as bad. Have any engineering firms or associations in the U.S., similar to Senator Wallace's question, stood up and said, "Yes, we agree with you, Mr. Vokes; it is terrible in the U.S. also"? Can you verify that? Can you tell me whether that happened or not?

Mr. Vokes: Surprisingly, if you say it is terrible you do not work in the industry anymore. I think they have made that fairly clear. Certainly fighting back does not work very well.

I will tell you how terrible it was. We hired UniversalPegasus to oversee inspection of the Bison Pipeline. I was not involved in this but just saw the outcome of it. They fired UniversalPegasus partway through building a pipeline from the inspection tasks. Currently, in the United States, TransCanada is building the KXL and everyone has heard about the 57 special conditions. However, what we have is a brand new pipeline that has dents and is being cut out. Dents are hard to put in a pipeline. You have to leave something in the ditch. The code is clear about not leaving things in the ditch. The 57 special conditions require that you run a quality control program so you would take the rocks out of the ditch, yet we have dents in a brand new pipeline.

M. Vokes : Nos spécifications comportaient une erreur, et un jeune ingénieur de la firme Cimarron Engineering a eu suffisamment de courage pour dire au gestionnaire de projet qu'il y avait une erreur. Nous avons examiné la spécification et, effectivement, elle comportait une erreur. J'ai effectué des recherches à cet égard, et nous avons bel et bien une erreur.

La sénatrice McCoy : Donc, d'après ce que j'entends, il y a des ingénieurs indépendants qui partagent votre avis.

M. Vokes : Il y en a assurément. En fait, il y en avait un autre. Le devis utilisé aux États-Unis comportait un problème qui a été découvert par un expert-conseil responsable de l'inspection non destructive. Il a lu le devis et déclaré qu'il était problématique. Il nous l'a ramené et, effectivement, nous avons eu le même problème pendant trois ans, et nous avons utilisé le même devis pendant ces trois années.

Le président : Le temps qui nous était imparti est écoulé. Nous allons devoir laisser tomber certaines des interventions prévues pendant la deuxième série de questions. Si vous me permettez, monsieur Vokes, j'aimerais simplement profiter de l'occasion pour vous poser quelques questions.

Je crois que vous avez parlé plus tôt de raccords et de valves inférieures aux normes — ce sont mes paroles et non les vôtres — qui ont été utilisés aux États-Unis.

M. Vokes : C'est exact.

Le président : Pourriez-vous m'indiquer si les Américains manquent également de rigueur dans la façon dont ils installent des pipelines? Votre exposé nous a, ou du moins m'a, donné un peu l'impression que le Canada en manquait. Donc, vous soutenez que les États-Unis ne valent pas mieux. Tout comme le sénateur Wallace vous l'a demandé, je vous demande si des firmes d'ingénierie ou des associations américaines ont pris la parole et déclaré qu'ils convenaient avec vous, monsieur Vokes, que la façon de procéder aux États-Unis ne valait pas mieux. Pouvez-vous confirmer cela? Pouvez-vous me dire si cela s'est produit?

M. Vokes : Chose étonnante, si vous dites que leur travail manque horriblement de rigueur, vous n'êtes plus en mesure de travailler au sein de l'industrie. Je pense qu'ils ont indiqué cela assez clairement. Il est évident qu'en l'occurrence, la contre-attaque ne fonctionne pas très bien.

Je vais vous dire à quel point la qualité de leur travail était horrible. Nous avons embauché la firme Universal Pegasus afin qu'elle supervise l'inspection du pipeline Bison. Je n'ai pas participé à cet exercice, mais j'ai simplement observé son résultat. Ils ont retiré à la firme la tâche d'inspecter le pipeline en cours de la construction de celui-ci. À l'heure actuelle, TransCanada construit le pipeline Keystone XL aux États-Unis, et tous ont entendu parler des 57 conditions spéciales. Cependant, ce pipeline flambant neuf est bosselé, et certains segments sont en train d'être enlevés. Il est difficile d'enfoncer un pipeline. Pour ce faire, il faut laisser des débris dans le fossé. Le code indique clairement qu'il ne faut pas laisser des débris dans le fossé. Les

The Chair: I am asking you if an engineering association in the U.S. has agreed with your submission that the U.S. is not doing it properly, nor is Canada. Is there an association? I understand about dents in pipelines. I have been around the oil and gas industry for a good part of my life.

Mr. Vokes: Absolutely. PHMSA has a record of Kenneth Lee's public presentation about how not to build a pipeline. He has a serious collection of pictures and events, including one of TransCanada's pictures, in his presentation about things that should not be done to build a pipeline.

The Chair: There is an engineering association in the U.S. that backs up what you are saying?

Mr. Vokes: There certainly is a regulatory association.

The Chair: Regulatory, but not an engineering association?

Mr. Vokes: Engineering has very little.

Senator Massicotte: I would like to qualify your question.

The Chair: Yes, quickly.

Senator Massicotte: How about the pigs? They do this a couple of times a year. Would they not come up with the same conclusion?

Mr. Vokes: As I was saying earlier when asked about the east-west pipeline, the pigs are amazingly accurate sometimes. The owner company actually gets to determine what the recording threshold is. Understanding that you cannot see under the weld reinforcement very well, at every girth weld there is weld reinforcement that comes through. We do not have perfect probability of detection. We are very good at detecting external corrosion on the outside of the pipeline. That is the highlight of what the in-line inspection is good at. I am not the expert on in-line inspection, but I do know some of the things it does. It can find some long-seam defects. It is good at finding external corrosion. It is not very good at finding defects in girth welds. Those need to be found when you construct a pipe.

Senator Massicotte: In your opening statement you said that the person operating that determines the degree of measurement they want. Are you suggesting that they purposely put those criteria reasonably high so they do not detect serious deficiencies?

Mr. Vokes: I would suggest that people should ask how the same pipeline is pigged multiple times without finding the defect that later leads to a long-term leak that was occurring all along.

57 conditions spéciales exigent l'exécution d'un programme de contrôle de la qualité qui garantit que les roches sont retirées du fossé et, pourtant, le nouveau pipeline est bosselé.

Le président : Je vous demande si une association américaine d'ingénieurs a convenu avec vous que les États-Unis ne procèdent pas de manière appropriée, ni le Canada d'ailleurs. Y a-t-il une association? Je sais à quoi ressemblent des pipelines bosselés. J'ai fréquenté l'industrie gazière et pétrolière pendant une bonne partie de ma vie.

M. Vokes : Absolument. La PHMSA possède un compte rendu de l'exposé public que Kenneth Lee a donné sur la façon de ne pas construire un pipeline. Au cours de son exposé, il présente une impressionnante collection de photos et d'événements, dont une photo de TransCanada, qui illustrent ce qu'il ne faut pas faire lors de la construction d'un pipeline.

Le président : Y a-t-il une association américaine d'ingénieurs qui appuie vos dires?

M. Vokes : Il y a certainement une association d'organismes de réglementation.

Le président : D'organismes de réglementation, mais pas d'ingénieurs?

M. Vokes : L'ingénierie en a très peu.

Le sénateur Massicotte : J'aimerais nuancer votre question.

Le président : Oui. Soyez bref.

Le sénateur Massicotte : Qu'en est-il des racleurs? Ils s'en servent à quelques reprises au cours d'une année. Ne devraient-ils pas arriver à la même conclusion?

M. Vokes : Comme je le disais plus tôt lorsqu'on m'a interrogé au sujet du pipeline est-ouest, les racleurs sont parfois incroyablement précis. De plus, l'entreprise qui possède le pipeline peut définir le seuil d'enregistrement. Cependant, il faut comprendre qu'on ne peut pas observer ce qui se passe sous la surépaisseur de soudure qui remplit les joints circulaires. La probabilité de détection n'est pas parfaite. Nous réussissons très bien à détecter la corrosion à l'extérieur du pipeline. C'est le point fort de l'inspection interne du pipeline. Je ne suis pas un expert en la matière, mais je connais certains des problèmes qu'elle permet de détecter, notamment les anomalies dans la soudure continue. Elle parvient aussi à détecter la corrosion externe, mais beaucoup moins les anomalies liées aux joints circulaires, et celles-ci doivent être découvertes lorsqu'on construit un pipeline.

Le sénateur Massicotte : Dans votre déclaration préliminaire, vous dites que la personne qui fait fonctionner les racleurs établit le degré de mesure souhaité. Laissez-vous entendre que la personne règle le seuil délibérément haut, afin de ne pas déceler les graves déficiences?

M. Vokes : Je fais remarquer que les gens devraient se demander comment un pipeline qui a été inspecté à plusieurs reprises à l'aide de racleurs, sans que soit détectée l'anomalie qui entraînera plus tard une fuite à long terme qui existait pendant tout ce temps.

The Chair: Thank you, Mr. Vokes, for taking time out of your busy schedule. We appreciate your testimony.

Welcome to the second half of our meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. We are continuing our study on the safe transportation of hydrocarbons in Canada. I am pleased to welcome, from Wave Point Consulting Limited, Darryl Anderson, Managing Director.

Mr. Anderson, welcome. Thank you for taking time out of your busy schedule to come and present your remarks. I look forward to them. We will have a brief period for you to make remarks and then we will go to questions.

Darryl Anderson, Managing Director, Wave Point Consulting Limited: To the chair and members of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, I consider it a privilege and a pleasure to be here to discuss with you the maritime transportation of hydrocarbons. I speak to you this morning as an individual who came of age, academically and professionally, during perhaps the last great influential period where Canadian parliamentarians examined some of the issues that are before us today. I am referring to what is known as the Brander-Smith report. I think most people in the room have read it.

I had the privilege of graduating from university in 1989, and I truly say that I am a child of my times. I have also been fortunate enough to have watched the changes in energy development, technology and transportation that have occurred since that point.

In the slides and the presentation I have given you, I have tried to just highlight some of the many international regulations that are currently in place to govern tankers. This material draws on the insights of my colleagues, K. Joseph Spears, a maritime lawyer, and a former mentor of mine from Australian Maritime College and a tanker captain, Dr. Devinder Grewal. Some of you may have read some of the information that my colleagues and I have published.

In completing my opening remarks, I wish to stress that I will be responding to your questions based on my personal experience of living on Canada's West Coast for the last 49 years, and including a variety of occupations along the way. I did spend some years in Alberta Energy, working on international trade and energy issues, so I know something of the complexity of the task ahead of you. Perhaps most important regarding answering your questions, I will do so as an individual who is blessed with the opportunity to study maritime transportation policy issues from a Canadian and international perspective.

Le président : Je vous remercie, monsieur Vokes, d'avoir pris le temps de comparaître devant nous, malgré votre emploi du temps très chargé. Nous vous sommes reconnaissants de votre témoignage.

Soyez les bienvenus à la deuxième partie de la séance du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Nous poursuivons notre étude de la sécurité du transport en vrac des hydrocarbures au Canada. Je suis heureux d'accueillir Darryl Anderson, directeur général de Wave Point Consulting Limited.

Soyez le bienvenu, monsieur Anderson. Je vous remercie d'avoir pris le temps de venir ici pour présenter vos observations, en dépit de votre emploi du temps chargé. Je suis impatient de les entendre. Nous allons vous accorder une courte période pour donner votre exposé, puis nous passerons aux questions.

Darryl Anderson, directeur général, Wave Point Consulting Limited : Monsieur le président, chers membres du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, c'est un privilège et un plaisir d'être ici pour discuter avec vous du transport maritime des hydrocarbures. Je vous parle ce matin en tant que personne ayant atteint sa maturité scolaire et professionnelle pendant ce qui a peut-être été la dernière grande période pendant laquelle les parlementaires canadiens ont étudié les questions dont nous sommes saisis aujourd'hui et ont exercé une grande influence. Je fais allusion à ce qui est connu sous le nom de rapport Brander-Smith. Je pense que la plupart des gens assis dans cette salle l'ont lu.

J'ai eu le privilège d'obtenir mon diplôme universitaire en 1989, et je dirais que je suis vraiment un enfant de mon époque. J'ai eu la chance d'observer les changements qui sont survenus sur le plan du développement de l'énergie, de la technologie et des transports depuis cette période.

Dans les diapositives que je vous ai remises, je me suis efforcé de simplement souligner quelques-unes des nombreux règlements internationaux actuellement en vigueur qui régissent les pétroliers. Ce document s'inspire des réflexions de mes collègues K. Joseph Spears, un spécialiste du droit maritime et un ancien de mes mentors de l'Australian Maritime College, et M. Devinder Grewal, un capitaine de pétrolier. Il se peut que certains d'entre vous aient lu certains des renseignements que mes collègues et moi avons publiés.

Je tiens à souligner qu'après avoir terminé ma déclaration préliminaire, je répondrai à vos questions en fonction de mon expérience personnelle de Canadien ayant vécu sur la côte Ouest pendant les 49 dernières années et ayant exercé diverses professions au fil des ans. J'ai passé quelques années au sein du ministère de l'Énergie de l'Alberta à exercer des fonctions liées au commerce international et aux questions énergétiques. Par conséquent, j'ai une idée de la complexité de la tâche qui vous attend. Ce qui importe peut-être encore plus, c'est que je répondrai à vos questions en ma qualité de personne ayant eu la chance d'étudier les enjeux politiques liés au transport maritime dans le contexte tant canadien qu'international.

Suffice it to say that the ideas in the presentation may help establish Canada as an undisputed leader in the safe transportation of hydrocarbons. Thus, I have already revealed my bias by telling you that I believe we can be leaders in the world in terms of ocean governance and safe and sustainable shipping, and this must be the cornerstone of a robust Canadian energy and environmental strategy.

I would also like to preface our dialogue by saying that Canada's changing energy trade prospects present a great opportunity and tremendous responsibility.

Before coming here this morning, I had an opportunity to review many of the speakers' remarks. I must say how we respond to environmental issues in the transport of hydrocarbons will take a combination of applying the best practices from both the domestic and the international realms, and I dare say it will require a collaborative approach, which I believe is a Canadian trait when it comes to problem solving.

I look forward to receiving your questions. I would just like to guide you through some basic structure of the presentation, and then we can immediately go into question and answer.

You have seen my introduction. We provided a framework. "We" is my colleague Joe Spears and I, and we have been working on maritime policy issues for many years. I am a graduate of Australian Maritime College, so I have gotten to know Dr. Devinder Grewal quite well over the years. Missing from a good portion of the debate and literature is the question of whether there is a framework for analyzing these complex problems. We hear no shortage of advocacy groups wanting A, B, C, D — and the list probably goes longer than the alphabet that I am familiar with — but we wanted to step back and ask, "Is there a framework?"

I must confess that in our framework we talk about prevention, response, mitigation and restoration. However, most of the work I do is in the first three stages; I am not an expert on oil spills in the environment and restoring that. We recognize that it is an important issue. The work we have presented today is really focused on the front three stages.

In that, we must also recognize that we have heard the expression "world-class standards" and other frames to describe a target people are aiming for, but I think it is important to note there is not one universal approach. When you review the literature — and I compiled on the plane yesterday around a hundred different research sources that are legitimate on this topic, minimum — what we find is that there is very little written

Je me contenterai de dire que les idées présentées dans mon exposé pourraient contribuer à transformer le Canada en un chef de file incontesté du transport sécuritaire des hydrocarbures. J'ai donc déjà révélé mon parti pris en vous disant que je crois que nous pouvons être des chefs de file mondiaux en matière de gouvernance des océans et de transport maritime sûr et durable. Cette idée doit être la pierre angulaire d'une solide stratégie énergétique et environnementale canadienne.

En guise d'introduction à notre dialogue, j'aimerais aussi commencer par dire que l'évolution des perspectives canadiennes en matière d'échanges énergétiques nous offre des occasions en or, mais représente une énorme responsabilité.

Avant de venir ici ce matin, j'ai eu l'occasion d'examiner bon nombre des observations formulées par les témoins. Je dois dire que, pour répondre aux problèmes environnementaux liés au transport des hydrocarbures, il nous faudra adopter à la fois des pratiques exemplaires canadiennes et internationales et, j'ose dire, une approche coopérative, la coopération étant, selon moi, représentative de la façon dont les Canadiens règlent leurs problèmes.

Je me réjouis à la perspective d'entendre vos questions. J'aimerais simplement vous expliquer comment mon exposé est fondamentalement structuré. Immédiatement après, nous pourrons passer à vos questions.

Vous avez entendu mon introduction. Nous vous avons fourni un cadre. Par « nous » j'entends mon collègue Joe Spears et moi qui nous occupons depuis de nombreuses années d'enjeux politiques maritimes. Je suis diplômé du Australian Maritime College. Par conséquent, j'ai appris à bien connaître M. Devinder Grewal au fil des ans. Ce qui manque dans une grande partie des discussions et de la documentation, c'est la question de savoir si nous disposons d'un cadre pour analyser ces problèmes complexes. Les groupes de défense que l'on entend réclamer A, B, C, D — et la liste est probablement plus longue que l'alphabet que je connais — ne manquent pas, mais nous tenions à prendre du recul et à nous demander si nous disposons d'un cadre.

Je dois avouer que, dans notre cadre, nous parlons de prévention, d'intervention, d'atténuation et de restauration. Toutefois, la plupart des activités que j'exerce sont liées aux trois premières étapes; je ne suis pas un expert en matière de déversement d'hydrocarbures ou de restauration par la suite. Nous reconnaissons que cet enjeu est important. Le travail que nous présentons aujourd'hui met vraiment l'accent sur les trois premières étapes.

En ce sens, nous devons reconnaître que nous avons entendu l'expression « normes de calibre mondial » et le nom d'autres cadres pour décrire l'objectif que les gens visent, mais, selon moi, il est important de noter qu'il n'existe pas d'approche universelle. Lorsqu'on examine la documentation — et, hier, j'ai compilé dans l'avion au moins une centaine de différentes sources d'information portant sur diverses recherches qui sont

in cross-jurisdictional comparisons.

However, I have included some papers at the back that I think are some of the outstanding pieces of work. Marlene Calderón Veiga from Portugal is probably the world's leading researcher. I will tell you the reason she became such an expert. She is from Portugal, and you might remember that, a few years ago, there were a couple of incidents off Portugal where they had oil spills. She was doing her master's degree in maritime transportation. I think it is funny how someone in Portugal was also a child of her times in doing an oil spill — and I look back on the West Coast, and we often find that our professional interests are rooted in that personal experience.

There are some characteristics that emerge from both her research and our research, and I would like to summarize them here for you today.

When it comes to oil spill preparedness and response, there have to be cascading and complementary layers of federal and state policy regulation and operational response. There is no one country in the world that tries to do it all. Second, the way they play out in the kind of resources you need — and we can get into it in more detail — but when I talk about a complementary approach, those regimes that are more robust have those cascading and clearly defined roles. You also need active roles and networks of expertise, and that includes both at the federal level and scientific information.

The key thing to remember is that we need regular reviews to recognize and update capability. While all of us have read the Brander-Smith report, do I dare ask whether anyone in the room had read the Brander-Smith report five years before this time, when we were talking about energy exports, or was I one of the few nerdy kids in high school who actually read it at the time? It is good work because it inspires, but that is a bit of a gap between readings. I have to share my copy now because they are hard to find; it is getting more popular.

It is also clear that for the more robust regimes, prevention is better than responding. Everyone agrees. However, when you do need to respond, it has to be quick, practised, measured and effective.

Finally, do not underestimate the need for a robust and well-informed regulatory system. It is crucial for enforcement.

You will notice that I used the term “robust.” Quite often people ask me what standard is better. We could go to the American standard — and I immediately joined our pipeline date here. We are talking about minimum standards. The European

pertinentes, compte tenu du sujet —, on remarque que très peu de documents ont été rédigés pour comparer ce qui se fait dans différents États.

Cependant, j'ai ajouté à la fin certains documents qui, à mon avis, présentent des travaux exceptionnels. Marlene Calderón Veiga du Portugal est probablement l'une des chercheuses les plus réputées de la planète. Je vais vous expliquer la raison pour laquelle elle est devenue une telle experte. Elle vient du Portugal et, comme vous vous en souvenez peut-être, il y a quelques années quelques déversements de pétrole se sont produits au large des côtes de ce pays. À l'époque, elle étudiait pour obtenir une maîtrise en transport maritime. Il est curieux de constater que quelqu'un au Portugal s'est comporté aussi comme un enfant de son époque en s'intéressant à un déversement de pétrole — je repense à ma vie sur la côte Ouest, et je constate que nos intérêts professionnels découlent souvent de notre expérience personnelle.

Certaines caractéristiques ressortent de sa recherche et de la nôtre, et j'aimerais les résumer pour vous aujourd'hui.

En ce qui concerne la préparation et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, on doit prévoir des strates en cascade et des strates complémentaires de politiques, de réglementation et d'intervention opérationnelles fédérales et provinciales ou territoriales. Aucun pays de la planète ne tente de s'occuper de tout. Deuxièmement, en ce qui a trait aux genres de ressources dont on a besoin — et nous pouvons entrer davantage dans les détails —, lorsque je parle d'une approche complémentaire, les régimes les plus robustes sont ceux qui bénéficient de ces rôles en cascade qui sont clairement définis. Il faut également que des gens assument des rôles actifs et que des réseaux d'experts soient disponibles, et ce, tant à l'échelle fédérale que sur le plan scientifique.

On doit avant tout ne pas oublier que des examens réguliers sont nécessaires afin de reconnaître les capacités qui existent et de les mettre à jour. Bien que nous ayons tous lu le rapport, oserai-je demander si qui que ce soit dans la salle avait déjà lu ce rapport il y a cinq ans, à l'époque où nous parlions d'exporter de l'énergie, ou étais-je l'un des quelques jeunes intellectuels du secondaire à l'avoir lu à ce moment-là? C'est un bon ouvrage, parce qu'il est inspirant, mais c'est un intervalle assez long entre deux lectures. Je dois maintenant partager mon exemplaire, car il est difficile de mettre la main sur le rapport. Sa popularité s'accroît.

Il est également clair que, dans les régimes les plus robustes, la prévention est meilleure que l'intervention. Tous partagent cet avis. Toutefois, lorsqu'il est nécessaire d'intervenir, l'intervention doit être rapide, exercée, mesurée et efficace.

Enfin, ne sous-estimez pas la nécessité de disposer d'un régime réglementaire solide et éclairé. C'est essentiel pour son application.

Vous remarquerez que j'utilise le mot « robuste ». Très souvent, les gens me demandent quelle norme est la meilleure. Nous pourrions adopter la norme américaine — et j'ai immédiatement inséré la date de notre pipeline ici. Nous

approach is for prescribed outcomes. I think we have to bring clarity to what we want in Canada. However, regardless of that, you need a well-informed regulatory system.

Finally, I would like to make brief comments on the use of tanker exclusion zones. When we look at regulatory regimes around the world, the use of large areas to exclude tankers over large areas is generally not found. There are provisions for specific areas to exclude tankers and enhance their environmental practice.

Those are some high-level summary data. The rest of the presentation is essentially information to say, “Darryl and company, how did you get there?” I turn it over to you and your colleagues for questions.

Senator Mitchell: I hope this is within your area of expertise; from listening to you, it probably is. Given the West Coast, which is certainly in the spotlight right now for marine transportation, is a huge expanse, if you had a spill in some isolated area along the coast, how would you ever anticipate centres close enough to get there quickly enough?

Mr. Anderson: That is the real challenge. I think on slide 14 I talk about how much tanker traffic there is and what it might mean. That is the real challenge in the West Coast. I have a background in transportation logistics. When we did the literature search, I thought I could find a logistic model on how to deploy resources, and there is not one. I will tell you how countries address it. There is no question that if you go on the south coast — and I live in Victoria and I can watch the ships — we are well covered there. Twenty minutes outside of Victoria, you are in the middle of nowhere. I know, because there is no cellphone coverage.

When I started my career I had the pleasure of working with the Fisheries and Oceans Small Craft Harbours, so I have been to almost every small-craft harbour on the coast. However, there used to be a coastal tug-and-barge and logging industry, and the whole works. I remember one year, when the forest industry collapsed, and they did not bring those tugs and barges. That was the winter we talked about regular garbage in remote communities: The winter of my discontent.

It is clear one of the things we identified is that you will need different resources on the north coast.

One thing that is fundamental to understand is that we have had tankers in Canadian waters for a long time. The tankers from Valdez, Alaska, regularly travelled through Canadian waters. What is fundamentally different about the proposals for oil tankers in LNG is that we are now shifting that activity away from what is essentially our territorial scene — our exclusive economic zone — and shifting it into our coastal waters, our internal seas.

parlons en ce moment de normes minimales. L'approche européenne prescrit des résultats. Je pense que nous devons préciser le genre de normes que nous voulons au Canada. Quoi qu'il en soit, un régime réglementaire éclairé est nécessaire.

Enfin, j'aimerais formuler quelques brèves observations concernant le recours à des zones d'exclusion de pétroliers. Lorsque nous examinons les régimes réglementaires en vigueur partout dans le monde, nous constatons qu'en général, ils n'ont pas recours à de vastes zones d'exclusion des pétroliers. Des dispositions sont prévues pour exclure les pétroliers de certaines zones précises et pour enrichir leurs pratiques environnementales.

Ces données sont fortement agrégées. L'information du reste de l'exposé vise essentiellement à vous renseigner sur mon parcours personnel et celui de ma société. Je suis prêt à répondre à vos questions et à celles de vos collègues.

Le sénateur Mitchell : D'après vos propos, je pense que vous pourriez probablement répondre à ma question. La côte Ouest, vers laquelle les yeux de ceux que le transport maritime intéresse sont certainement tournés, est une vaste région. Si une marée noire devait y survenir, dans un endroit isolé, comment pourrait-on prévoir des centres d'intervention assez rapprochés pour arriver assez rapidement sur les lieux?

M. Anderson : Voilà la véritable difficulté. Je pense que, sur la diapo 14, j'ai parlé de l'intensité du trafic de pétroliers et de ses conséquences. C'est le véritable défi qui attend la côte Ouest. Mes antécédents sont dans la logistique des transports. En entreprenant notre recherche documentaire, j'ai pensé que nous pouvions trouver un modèle logistique pour orienter le déploiement des ressources, mais il n'y en a pas. Je vais vous dire comment les pays s'attaquent à ce problème. Il est indéniable que sur la côte Sud — et je vis à Victoria où je peux observer les navires — nous sommes bien protégés. Mais à 20 minutes de Victoria, on n'est nulle part. Je le sais, parce que le cellulaire ne fonctionne pas.

Au début de ma carrière, j'ai eu le bonheur de travailler avec la Direction pour petits bateaux de Pêches et Océans. J'ai donc visité presque tous ces ports sur la côte. Cependant, il y avait à l'époque une industrie forestière et une industrie de remorquage de chalands et tout le bataclan. Je me souviens que l'année de l'effondrement de l'industrie forestière, ces remorqueurs et ces chalands ont comme disparu. C'était l'hiver pendant lequel le sujet de discussion était l'ébouage régulier dans les communautés éloignées. Mon hiver de mécontentement.

Nous avons notamment déterminé que vous auriez besoin, manifestement, de ressources différentes sur la côte Nord.

Il importe notamment de comprendre que, pendant longtemps, des pétroliers ont sillonné les eaux canadiennes. Ceux de Valdez, en Alaska, le faisaient régulièrement. Le transport proposé de GNL est fondamentalement différent. Il sort essentiellement de notre zone économique exclusive, notre territoire, pour gagner nos eaux côtières, nos mers intérieures.

One of the things that few people do not recognize is that the Oceans Act has an obligation for the precautionary principle. We can argue whether you can, and how far you should, extend that precautionary principle right through to our exclusive economic zone. My colleague and I have looked at that with some legal scholars. In our exclusive economic zone is the thin edge of the wedge of how aggressively you can apply the principle. Where our ports are located — Kitimat, Prince Rupert, Vancouver — is the heart of internal seas. We have not really come up with how to address that precautionary principle. There has been no real systematic study of the resources you need. You clearly need aircraft, and you clearly need the other kind of resources for quick response.

The silent recommendation from the Brander-Smith inquiry is whether there is enough shipping traffic on the north coast of British Columbia to warrant an emergency tug assistance standby that is dedicated. If we go to Washington State, there is one in Neah Bay, Washington State, that is now funded by industry but started by government. In Australia — the Great Barrier Reef — they have a cascading system and put a higher level of protection on the Great Barrier Reef, and they have standby emergency tug assistance, not only for tankers but also for all vessels. There are standby emergency tugs in European countries as well. We could go on with quite a list of resources, but, if we read the newspaper a couple of days ago, the Canadian Coast Guard was in such a state that their existing inventory was 25 years out of date. I think they read this report. They have not done a great job of keeping up. I really suggest that they are not ahead of the curve at this point. I am not saying they are behind, but it does require some level of effort to get there. I am the kind of guy who worries that you could actually physically build a pipeline in a shorter time than it would take our institutions to be ready.

Senator Mitchell: How could you characterize the risks of tanker traffic in and out of Vancouver's harbour? Let us say Kinder Morgan becomes successful.

Mr. Anderson: We have not had an incident in Canada for a very long time, so it is very low. On page 10, I have a chart of the types of incidents. These are worldwide. One of the things that have happened, due to all of the international rules, is that the number of tanker incidents worldwide has gone down really low. We do know from worldwide experience that, at a place like Kinder Morgan, in Vancouver Harbour, if you were to have a tanker incident, it would be more likely to occur during loading, unloading and discharging — small, spill-related issues. That is kind of what our current regulatory environment contemplates. Very small spills, which are fuel, occur when tankers get bunkered. There are other operations. You will notice that, in the column here, we have "unknown." Unknown is not really unknown. Let us do the math on the supply chain. I am either at the port, at the terminal or bunking. I am either in confined waters or on the seas. The category of "other" is really responding

Peu de gens ont reconnu notamment que la Loi sur les océans oblige de recourir au principe de précaution. Nous pouvons discuter de l'extension possible et des limites souhaitables de l'extension de ce principe jusque dans notre zone économique exclusive. Mon collègue et moi avons examiné la question avec de savants juristes. Notre zone économique exclusive est le tranchant du coin de l'application plus ou moins énergique de ce principe. Nos ports — Kitimat, Prince Rupert, Vancouver — sont situés au cœur de mers internes. Nous n'avons pas encore vraiment trouvé une façon d'appliquer ce principe de précaution. On n'a pas vraiment fait d'étude systématique des ressources nécessaires. Vous avez manifestement besoin d'avions et d'autres ressources pour une intervention rapide.

La recommandation tacite du rapport d'enquête Brander-Smith est de s'interroger sur l'existence d'un transport maritime suffisamment intense, sur la côte Nord de la Colombie-Britannique, pour justifier le maintien en état d'alerte d'un service spécialisé d'aide au moyen de remorqueurs. Dans l'État du Washington, il y en a un à Neah Bay, actuellement financé par l'industrie, mais que le gouvernement a mis sur pied. En Australie, le long de la Grande Barrière, on a prévu un système en cascade et accordé un niveau plus élevé de protection à cette formation au moyen d'un service de remorqueurs d'urgence, non seulement pour les pétroliers, mais pour tous les bateaux. En Europe aussi, on a prévu des remorqueurs d'urgence, prêts à intervenir. Nous pourrions ainsi énumérer une liste assez longue de ressources, mais, il y a deux ou trois jours, on pouvait lire dans le journal que le matériel de la Garde côtière canadienne est périmé depuis 25 ans. Je pense que ce rapport a été lu. L'organisation ne s'est pas tenue à jour. Je ne crois pas vraiment qu'elle est dans le peloton de tête. Je ne dis pas qu'elle est en retard, mais elle a besoin de fournir un bon effort pour le rejoindre. Je suis du genre à penser qu'on pourrait construire un oléoduc en moins de temps qu'il ne le faudrait à nos institutions pour être dans le coup.

Le sénateur Mitchell : Comment pourriez-vous caractériser les risques que pose le trafic de pétroliers qui arrivent dans le port de Vancouver et qui en sortent? Supposons que le projet de Kinder Morgan ait abouti.

M. Anderson : Au Canada, il n'est pas survenu d'accident depuis très longtemps. Les probabilités sont donc très faibles. À la page 10, je présente un tableau des types d'accidents. Ce sont des statistiques mondiales. Les règles internationales ont notamment abaissé considérablement le nombre d'accidents de pétroliers à l'échelle mondiale. D'après l'expérience observée à l'échelle mondiale, nous savons qu'un accident à un pétrolier dans un terminal comme celui de Kinder Morgan, dans le port de Vancouver, surviendrait probablement pendant le chargement et le déchargement — les problèmes reliés à un déversement seraient petits. Voilà le genre d'éventualité envisagée dans notre contexte réglementaire actuel. De très petits déversements de carburant surviennent pendant le soutage des pétroliers. Il y a d'autres opérations. Vous observerez que dans la colonne, ici, nous avons la rubrique « *unknown* », c'est-à-dire « inconnu ». Ce n'est pas vraiment inconnu. Faisons le calcul sur la chaîne logistique. Je me

to seas. What I see missing from the risk assessments, whether it is Kinder Morgan or anyone else — and I have done a little bit of work with Fairplay and it can be done with AIS data — you can break out incidences in the data now to describe exactly where they are and fine-tune your risk models. That has not been done in Canada.

Senator Lang: I was not going to ask this question, but I will to follow up on Senator Mitchell's point.

I do find interesting the Port of Vancouver and the oil tanker traffic going in there. One aspect that you have not touched on is that the number of tankers going into Vancouver is almost 50 per cent less than it was 10 years ago, in my understanding, because of the size of the tankers.

Mr. Anderson: Yes.

Senator Lang: It would seem to me that, for individuals such as yourself, with the expertise you have, very important factors with respect to calculating risk would be the fact that there is less traffic, the fact that there has been less traffic, the fact that the tankers are larger and compartmentalized and the fact that there are more technical services with respect to the total shipping industry. Is that not correct?

Mr. Anderson: Yes. We have not denied any of those points.

Senator Lang: I am not asking you to deny it. I do not understand why individuals such as yourself are not pointing this out because those on the other side of the question, who do not want any tanker traffic, are not bringing this information out so that the public can have a fair debate over the question of safety.

Mr. Anderson: Yes. I am a researcher, not an advocate. I am a policy researcher.

On page 12, we have gone broader and looked at the location of Pacific Northwest, including Vancouver and San Juan. You will see that we say that, even if Kinder Morgan proceeds, you will not see that much more increase in traffic.

Specifically into Vancouver, I could list all the kinds of terminal and operational procedures that I have on this page. It is in my notes, sorry, not yours. All those things exist, from tug escorts to training, navigational aids, vessel traffic schemes. They have clear, narrow requirements, pilotage, transit windows, traffic safety controls and decision-support tools. All of those things exist in Vancouver that account for the safety record.

trouve soit dans un port, au terminal ou pendant le soutage. Je suis soit dans des eaux fermées ou en haute mer. La catégorie « *other* », c'est-à-dire « autre » correspond vraiment à la mer. La lacune que je constate dans les évaluations du risque, que ce soit pour le projet Kinder Morgan ou les autres — et j'ai travaillé un peu avec Fairplay, les données du Système d'identification automatique, ou SIA, des navires le permettent aussi — on peut ventiler les survenues dans les données pour les localiser exactement et affiner les modèles de risque. Cela n'a pas été fait au Canada.

Le sénateur Lang : Je n'étais pas censé vous poser cette question, mais je vais suivre la piste ouverte par le sénateur Mitchell.

Je trouve que le trafic de pétroliers dans le port de Vancouver est intéressant. Vous avez notamment omis de parler du nombre de pétroliers qui fréquentent le port et qui est inférieur de près de 50 p. 100 à ce qu'il était il y a 10 ans, en raison, à ce que je sache, de la taille de ces navires.

M. Anderson : Effectivement.

Le sénateur Lang : D'après moi, pour des personnes comme vous, avec vos compétences, des facteurs très importants dans le calcul du risque seraient la diminution du trafic, le gigantisme et la compartimentation des pétroliers et l'offre de plus de services techniques à l'ensemble de l'industrie du transport maritime. N'est-ce pas exact?

M. Anderson : Oui. Nous n'avons nié aucun de ces facteurs.

Le sénateur Lang : Je ne vous demande pas de les nier. Je ne comprends pas pourquoi vous ne les signalez pas, parce que les adversaires du trafic des pétroliers veulent taire ces faits pour priver le public d'un débat objectif sur la question de la sécurité.

M. Anderson : Oui. Je suis un chercheur et non un militant. Je fais de la recherche sur la stratégie.

À la page 12, vous verrez que nous avons élargi le champ de notre examen à la côte nord-ouest du Pacifique, y compris Vancouver et San Juan. Vous verrez que même si le projet de Kinder Morgan aboutit, on n'assistera pas à une augmentation si considérable du trafic de pétroliers.

En ce qui concerne spécifiquement Vancouver, je pourrais énumérer toute les sortes de procédures opérationnelles et les procédures aux terminaux qui figurent sur cette page. C'est dans mes notes, je suis désolé, pas dans les vôtres. Elles existent toutes, depuis le remorquage à la formation en passant par les aides à la navigation et les plans de routes de navigation. Elles sont assorties d'exigences claires et limitées, du pilotage, de créneaux pour le transit, de mesures de contrôle de la sécurité de la navigation et d'outils d'aide à la décision. Tout cela existe à Vancouver et explique le bilan de ce port en matière de sécurité.

I began my remarks by saying that we hardly have any incidents in Canada. The real issue now becomes whether you can take that experience from Port Metro Vancouver and extend it to areas where we do not have port authorities and that same level of infrastructure and human capacity. You are right in terms of all of the things that exist in Port Metro Vancouver.

Senator Lang: I want to ask for a general statement from you. In your opening remarks, you say: “. . . may help establish Canada as an undisputed leader in the safe transportation of hydrocarbons.” Further on, you say: “I believe we can be leaders in the world in terms of ocean governance.”

We have had witnesses here, prior to your coming, who basically said that, if we are not leading, we are definitely one of the leaders in the world with respect to how we handle our marine traffic and our safety record.

I would like to ask you further, in order to become number one, as opposed to being in the top five or six countries around the world, what exactly would you do, if you were in charge, to make us number one?

Mr. Anderson: On page 17, I have a slide there called “Opportunities for Value Creation.” I think the point that we make in the subsequent slide is that there are some other very specific recommendations we could walk through. We are not suggesting in our research that Canada needs to adopt every single thing on this. In my opening remarks, I said that with great opportunity comes great responsibility. The more traffic you have, the more likely it is that you will have to go into the toolbox to apply some of these tools. The appendix that we have is actually a compendium of stuff at the back. You will see, at different phases of the risk management, where you can dip down in tools.

I will give you an example, let us say Washington State. The federal government announced in March that they will move to incident command structure. That was a long request of the Province of British Columbia. When you talk with the folks in Washington State, they have been at it systematically since Exxon Valdez. They do not necessarily use a formal risk strategy in answering the question about how to allocate resources, but they do numerous scenarios at the state and county levels, including tribes and work with the U.S. Coast Guard. When you talk to them candidly, they have had growing pains. Where they are at now and where they started 20 years ago are two different places. I am saying that incident command structure is a great place to start, but, unless you fund it with resources, do the training and drill it down into the community, you are not far. Washington State also has an emergency tug assist program. That is another example of excellence. We are not, in our research, saying that Canada is bad. What we are saying is are there opportunities to do better. For instance, Norway has prescribed standards. In Norway, we have to distinguish between ship-source oil pollution spills and the offshore. I am referring to ship-source oil pollution here. They have a national program where local municipalities have a defined level of responsibility for handling waste oil. I

Au début de ma déclaration, j’ai dit qu’il ne survient presque pas d’accidents au Canada. Le véritable problème, c’est maintenant de pouvoir tirer des leçons de l’expérience du port de Vancouver et de les appliquer à des régions qui ne relèvent pas d’autorités portuaires et qui ne possèdent pas le même niveau d’infrastructures et de compétences humaines. Vous avez raison de mentionner tous les atouts du port de Vancouver.

Le sénateur Lang : Je cherche à obtenir de vous une déclaration générale. Dans votre déclaration préliminaire, vous dites que cela peut aider à faire du Canada le chef incontesté du transport sûr des hydrocarbures. Plus loin, vous affirmez que nous pouvons être les chefs de file mondiaux de la gouvernance des océans.

Des témoins qui vous ont précédé ont essentiellement dit la même chose : que si nous n’étions pas les premiers, nous faisons indiscutablement partie du peloton de tête par notre façon de gérer notre trafic maritime et notre bilan de sécurité.

Donc, si vous en aviez le pouvoir, que feriez-vous, exactement, pour accéder seul au premier rang des pays, plutôt que de faire partie des cinq ou six premiers?

M. Anderson : À la page 17, la diapo s’intitule « Possibilités de création de valeur ». Je pense que, dans la diapo suivante, nous énumérons d’autres recommandations très précises que nous pourrions appliquer. Dans notre rapport de recherche, nous n’exigeons pas que le Canada adopte chacune d’elles. Au début de ma déclaration, j’ai dit que la possession de bons atouts s’accompagnait de la nécessité de prendre de grandes responsabilités. Plus le trafic sera intense, plus il est probable qu’on ait à fouiller dans la boîte à outils pour utiliser certains d’entre eux. Dans l’annexe, on trouve en fait un recueil de mesures à prendre. Vous verrez, à diverses étapes de la gestion des risques, à quels outils vous pouvez faire appel.

Voici un exemple. Disons l’État du Washington. En mars, le gouvernement fédéral a annoncé qu’il passait à une structure de commandement en cas d’incident. Il répondait ainsi à une demande faite il y a longtemps par la Colombie-Britannique. Les habitants de l’État nous disent qu’ils ont systématiquement appliqué cette structure depuis la marée noire de l’Exxon Valdez. Ils ne recourent pas nécessairement à une stratégie officielle de maîtrise du risque quand ils répondent à la question de l’affectation des ressources, mais ils prévoient de nombreux scénarios à l’échelle de l’État et des comtés, y compris des tribus, et ils collaborent avec la Garde côtière américaine. Quand on discute franchement avec eux, ils avouent ne pas éprouver de douleurs de croissance. Depuis les débuts, il y a 20 ans, que de chemin parcouru. D’après moi, la structure de commandement en cas d’incident est un bon départ, mais qui aurait tôt fait d’avorter, faute de ressources, de formation et d’implantation dans la communauté. L’État possède aussi un programme d’aide au moyen de remorqueurs d’urgence. C’est un autre exemple d’excellence. Notre recherche ne dénigre pas le Canada. Nous disons que nous avons la possibilité de faire mieux. Par exemple, la Norvège a prescrit des normes. Dans ce pays, il faut distinguer les marées noires qui proviennent de navires et la pollution en

asked that of a response organization, and they said that that is the shipowner's responsibility. I used to work with Fisheries and Oceans, and every year on the Queen Charlotte Islands the fishing fleet would change their oil. I had no legal place to dispose of that oil. If you go back through the Department of Justice's and Fisheries and Oceans' records for, roughly, 1991 — you can ask for the records — you will basically find, "Dear Mr. Anderson, you are currently breaking the law. I suggest you stop breaking the law." I am a servant of the Crown. Every year, the fishing fleet changed, and that was small amounts of oil.

Getting back to the north coast, we do not have places where you can dispose of the oil readily. Those are just some examples. We can walk through the slides and be more specific in other areas.

Senator MacDonald: Thank you for being here.

In regard to spill response, I do not think there is any doubt that the regulatory system is stronger. The ships are certainly better constructed, but of course, all ships are liable to experience catastrophic problems. Any ship can sink. The *Titanic* was not supposed to sink, but it went down on its maiden voyage.

When it comes to a catastrophic loss of heavy oil, should part of the response be that there are certain ports on both the East and the West Coast that the largest vessels perhaps should not go out of when alternative ports are available that provide an environment more conducive to accepting and responding to a catastrophic loss of petroleum?

Mr. Anderson: You will find in the statistics that catastrophic loss seldom occurs at the location of where the port is. They tend to be during the at-sea voyage or on the approach segment. Therefore, I do not worry too much about the location of the port because by the time you have done the technical standards and all the other work, you have that one nailed pretty well; you have spent a lot of time and energy thinking about it.

What I worry about, though, is the opposite scenario, a catastrophic spill and unintended consequences where we have a poorly defined port-of-refuge policy and a remote location may have to respond to an incident from a passing ship. Do we have the right resources for that?

At the loading or discharging location of a marine terminal, the marine engineers and everyone else do a very good job of that. Citing a terminal is not an easy task. I hope I have answered your question.

haute mer. Je parle de pollution marine provoquée par les navires. D'après le programme national de ce pays, les municipalités ont un niveau défini de responsabilité à l'égard des huiles résiduelles. J'ai demandé si c'était la responsabilité d'un organisme d'intervention et on m'a répondu que cela relevait de la responsabilité du propriétaire du bateau. J'ai travaillé pour Pêches et Océans, et, chaque année, dans les îles de la Reine-Charlotte, on vidangeait les moteurs de la flotte de pêche. Je n'avais aucun endroit pour éliminer cette huile. Si vous consultez les dossiers des ministères de la Justice et des Pêches et Océans pour, en gros, l'année 1991 — vous pouvez les demander —, vous lirez essentiellement cette phrase : « Monsieur Anderson, vous enfreignez actuellement la loi. Je vous conseille de cesser ». Je suis fonctionnaire de la Couronne. Chaque année, la flotte de pêche faisait la vidange des moteurs et c'était de petites quantités d'huile.

Sur la côte nord, il n'y a pas d'endroits où on peut facilement se débarrasser de l'huile. Ce n'est que des exemples. Nous pouvons visionner les diapos et être plus précis sur d'autres points.

Le sénateur MacDonald : Merci d'être ici.

En ce qui concerne l'intervention en cas de déversement, il ne fait aucun doute, d'après moi, que la réglementation est mieux adaptée. La construction navale a certainement progressé, mais, bien sûr, tous les navires sont exposés à des problèmes catastrophiques. Tout navire est susceptible de couler. Le *Titanic*, prétendument insubmersible, a néanmoins coulé pendant son voyage inaugural.

En ce qui concerne la perte catastrophique de pétrole lourd, est-ce qu'une partie de la solution ne serait pas que certains gros navires ne sortent pas de certains ports de la côte Est et de la côte Ouest alors que d'autres ports offrent des conditions qui permettent de mieux répondre à une perte catastrophique de pétrole?

M. Anderson : Vous verrez, dans les statistiques, que la perte catastrophique de pétrole lourd arrive rarement dans un port. Cela se produit plutôt en mer ou pendant l'approche du port. C'est pourquoi je ne m'en fais pas trop au sujet de l'emplacement du port, parce que dès qu'on a rédigé les normes techniques et qu'on a effectué tout le travail connexe, il n'y a pas grand-chose de plus à préciser : on y a consacré beaucoup de temps et d'énergie à y réfléchir.

Ce qui m'inquiète, cependant, c'est le scénario contraire, celui d'une marée noire catastrophique et ses conséquences imprévues, dans une situation où la politique du port de refuge est mal définie et qu'un endroit éloigné peut devoir intervenir par suite d'un incident dû à un navire de passage. Avons-nous les ressources voulues pour y faire face?

Au poste de chargement ou de déchargement d'un terminal marin, les ingénieurs et tous les autres préposés font de l'excellent travail. Il n'est pas facile de citer les autorités d'un terminal dans une procédure. J'espère avoir répondu à votre question.

Senator MacDonald: Somewhat, but I have a quick follow-up. I will give an example. You are well versed in this stuff; I am sure you are familiar with the loss of the *Arrow* in Chedabucto Bay in 1970 and the *Kurdistan* in 1979. The *Kurdistan* was lost off the Strait of Canso; it was heading to the refinery in Quebec. People hardly knew it disappeared; there was almost no residue. If that ship had gone down in the St. Lawrence River, it would have been a much different scenario, no question about that.

I am curious, on the West Coast — I know most of the your work is on the West Coast — if there was a large, catastrophic event, what would the difference be in a catastrophic event in Kitimat as opposed to one in Prince Rupert?

Mr. Anderson: That is where we talk about the ship to location. Right now, there are not the resources to deal with what is being contemplated. That is not to say the proponents do not have plans, but for a catastrophic loss on the north coast, currently we have gone through the voluntary tanker exclusion zone to deal with tankers because they were travelling further out in our territorial seas. We thought if we put in aerial surveillance and pushed them out further, that would be adequate. Those tools have worked in that situation.

As soon as you move inland, however, those tools become much less effective. You need other tools for a quick response, and you need to look beyond probability and frequency analysis. You need other risk management tools, which have been identified in the presentation.

Without people on the ground planning these things in the early stages, it is really difficult to do it. The marine world is known for doing things as a result of experiences from those types of incidents. When I talk to my aviation friends, they kind of have a different view of the world.

Senator Unger: Thank you, Mr. Anderson. This is very interesting.

I am from Alberta. On May 31, the Government of B.C. officially opposed the Northern Gateway because it was concerned with the pipeline route and spills. Do you share the province's safety concerns and response capacity?

Mr. Anderson: There are aspects of the province's issues that they have, but I do not speak to any one party's particular response to those issues.

If you were to ask whether the province's standards meet any of the issues that we have fully addressed in the research that my colleagues and I are doing, I would like to compare them the other way and say there is still room for improvement. I do not want to criticize someone else's effort. I want to say, "Darryl, you are short of your own efforts here, and this is the reason why." I like to do the comparison the other way.

Le sénateur MacDonald : Un peu, mais j'enchaîne rapidement. Voici un exemple. Vous connaissez le domaine; je suis sûr que vous connaissez l'accident de l'*Arrow*, dans la baie Chédabouctou, en 1970, et la perte du *Kurdistan*, en 1979, au large du détroit de Canso; il se dirigeait vers une raffinerie du Québec. On s'est à peine aperçu de sa disparition. Il n'y a presque pas eu de résidus. Si le navire avait coulé dans le Saint-Laurent, les conséquences, indéniablement, auraient été très différentes.

Je suis curieux de savoir. Sur la côte Ouest — je sais que la plus grande partie de vos travaux porte sur cette région —, en quoi diffèreraient une catastrophe survenue à Kitimat et une à Prince Rupert?

M. Anderson : C'est là que nous parlons de la relation entre le navire et l'emplacement géographique. Actuellement, il n'y a pas de ressources pour affronter les scénarios envisagés. Cela ne veut pas dire que les promoteurs n'ont pas de plans, mais, en cas de perte catastrophique sur la côte nord, actuellement, nous avons utilisé la zone volontairement interdite aux navires-citernes pour régler leur cas, parce qu'ils passaient plus loin dans nos mers territoriales. Nous avons pensé que l'extension du rayon d'action par la surveillance aérienne conviendrait. Ces moyens ont marché dans cette situation.

Dès qu'on passe dans l'intérieur des terres, cependant, ces moyens deviennent beaucoup moins efficaces. D'autres outils sont nécessaires pour intervenir rapidement, et il faut chercher d'autres moyens que l'analyse des probabilités et des fréquences. Il faut d'autres outils de gestion des risques, qui ont été énumérés dans l'exposé.

Si personne sur le terrain ne fait ce type de planification au départ, c'est vraiment difficile. C'est bien connu, le milieu maritime agit en fonction des incidents qu'il a vécus. Mes collègues de l'aviation voient les choses d'une autre façon.

La sénatrice Unger : Merci, monsieur Anderson. C'est très intéressant.

Je viens de l'Alberta. Le 31 mai dernier, le gouvernement de la Colombie-Britannique a officiellement annoncé son opposition au projet Northern Gateway parce qu'il a des préoccupations au sujet du tracé du pipeline et des déversements. Avez-vous les mêmes préoccupations que la province au sujet de la sécurité et de la capacité d'intervention?

M. Anderson : Il y a des aspects liés aux préoccupations de la province, mais je parle de l'intervention d'aucune partie en particulier.

Si vous me demandiez si les normes de la province répondent aux préoccupations que nous examinons pleinement dans le cadre de la recherche que mes collègues et moi faisons, j'aimerais m'y prendre autrement et dire qu'on peut encore faire mieux. Je ne veux pas critiquer le travail de quelqu'un d'autre. Je veux dire « Darryl, tu n'obtiens pas les résultats voulus, et voici les raisons ». J'aime m'y prendre de la façon inverse.

Senator Unger: What about concern about shipping dilbit? Does that raise a different set of concerns?

Mr. Anderson: I get emails from people all the time on the environmental side who are concerned about the properties of dilbit, absolutely, not so much on the shipment and transport but when it gets into the water. That is one area my colleagues and I — you need a biology background and not necessarily a shipping background — are concerned about.

I think it is a legitimate concern. I am aware that testing has been done. I am also aware that a fair amount of that product has already been shipped out of Kinder Morgan, and they may be in a better position in Vancouver to answer that question about the properties of it. When it gets into the actual marine environmental impact, it is not my area of expertise.

Senator Unger: Would that particular product be best shipped to the Port of Vancouver or further up the coast?

Mr. Anderson: I do not believe it is a question of the location of where it is shipped; it is a characteristic of the oil in the water and the marine environment that is the concern. If I were to ship it anywhere, I would want to know a lot about the marine environment to which I am shipping it rather than actually making it a terminal location decision. The ships, pipeline and railcars can handle those products; it is what happens when it gets into the natural environment that is a concern.

Senator Unger: Thank you.

Senator Wallace: As you mentioned at the outset, the oil spill response regime we have in Canada resulted from changes to the Canada Shipping Act in the mid-1990s, and that was based on the Brander-Smith report. The spill response regime we have in Canada seems to be very comprehensive. It is clear on where the responsibility for spill response lies and the need to have response organizations be properly equipped, with the proper expertise to respond and so on.

Do you have any comment on the effectiveness of that regime in place today? Obviously, if there will be increased tanker traffic on the West Coast, it will build on that, but could you comment on the effectiveness and the capabilities of the regime as it exists today?

Mr. Anderson: I thought I would acknowledge that with the changes to the recent legislation, they offer a unified command. As it exists today, one key difference in Canada compared to the United States, even in Australia, actually, and the U.K., we have a polluter pay principle. At the beginning of the exercise, when the decisions have to be made, the polluter takes the lead role. Remember how I said in my opening remarks that a fast, efficient response is really needed? There is a tendency in Canada to ask,

La sénatrice Unger : Et qu'en est-il du transport de bitume dilué? Cela ne soulève-t-il pas d'autres préoccupations?

M. Anderson : Je reçois constamment des courriels de gens du secteur de l'environnement qui ont des craintes par rapport aux propriétés du bitume dilué. Elles ne concernent pas tellement la navigation maritime et le transport, mais le moment où le produit se retrouve dans l'eau. C'est une question qui préoccupe mes collègues et moi — il faut une formation en biologie et pas nécessairement en navigation.

Je crois que c'est une préoccupation légitime. Je sais qu'il y a eu des essais. Je sais également qu'une bonne quantité de ce produit a déjà été expédiée de Kinder Morgan, qui est peut-être la mieux placée à Vancouver pour répondre à la question sur les propriétés du produit. Pour ce qui est des répercussions sur le milieu marin, ce n'est pas mon domaine de compétence.

La sénatrice Unger : Serait-il préférable d'expédier le produit au port de Vancouver ou plus au nord, le long de la côte?

M. Anderson : Je ne crois pas que ce soit une question de lieu d'expédition; les préoccupations sont liées aux répercussions de la présence d'hydrocarbures dans l'eau sur le milieu marin. Peu importe à quel endroit j'expédiais le produit, je voudrais obtenir beaucoup de renseignements sur le milieu marin de l'endroit plutôt que de décider d'un endroit en particulier. Les navires, les pipelines et les wagons porte-rails peuvent transporter le produit; ce sont les effets de la présence du produit dans l'environnement naturel qui est préoccupant.

La sénatrice Unger : Merci.

Le sénateur Wallace : Comme vous l'avez dit au départ, l'établissement du régime d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures du Canada découle des modifications qui ont été apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada dans les années 1990 pour donner suite aux recommandations formulées dans le rapport Brander-Smith. Le régime d'intervention en cas de déversement que nous avons au Canada semble très complet. On indique clairement qui a la responsabilité d'intervenir en cas de déversement et la nécessité d'avoir des organismes d'intervention bien équipés, compétents, et cetera.

Avez-vous quelque chose à dire au sujet de l'efficacité du régime actuel? Évidemment, si la circulation des pétroliers augmente sur la côte Ouest, on continuera dans ce sens, mais pourriez-vous donner votre avis sur l'efficacité et les capacités du régime actuel?

M. Anderson : J'ai pensé qu'avec les modifications aux dispositions récentes, il offre une structure unifiée. Ce qui différencie entre autres notre régime actuel de celui des États-Unis, et même de l'Australie et du Royaume-Uni, en fait, c'est notre principe pollueur-payeur. Au début, lorsqu'on doit prendre les décisions, le pollueur joue un rôle prépondérant. Vous souvenez-vous que dans ma déclaration préliminaire, j'ai dit que nous avons vraiment besoin d'un processus d'intervention rapide

“Who is in charge here?” If you go to the U.S. and you point to a port captain and the U.S. Coast Guard commander, make no mistake, they are in charge.

The polluter still pays. If you have ever dealt with a U.S. port commander, they are in charge. In Canada, on a large-scale exercise, it is doubtful sometimes whether we have that same level of authority in those really tough choices, if it required beaching a vessel or taking a vessel that was in distress to a remote community, both to save property and reduce damage, if that was a really hard choice.

The U.K. has a model where they have the state’s representative for salvage and intervention that has that authority in decision making. The concept is that other jurisdictions do a bit better job and are more effective, including Australia, at that early-stage response because time is everything.

In Canada, we have been fortunate because we have not had to test it, but if you ask people deep down if we are really up for game day on a big one, we would probably have a range of opinions, and I would rather see a unanimous group of opinions.

Senator Wallace: We heard yesterday from the Western Canada Marine Response Corporation, which has a spill response capability of 26,000 tonnes. The Canada Shipping Act requires a minimum spill response of 10,000 tonnes. Tankers that might pass on the West Coast could be as large as 300,000 tonnes. Do you have comments on the appropriateness of a 26,000-tonne response capability?

Mr. Anderson: That gets back to a philosophy of minimum standards versus prescribed outcomes. In terms of minimum standards, the Western Canada Marine Response Corporation does an excellent job. I know their people and I have had their training as a port person.

The question is, do we want a minimum standard approach, in which case we continue to do what we are doing? Having had discussions with them, the question, even if we have that response standard, is this: Have we done a model or created a scenario for the best places to deploy those resources in Canada? We have not done that.

Norway uses a risk management model from Sweden. They do not have a prescribed minimum standard. Rather, they work closer to a prescribed outcome approach based on spills and what their shipping traffic would be. The response organizations are capable. What target are we shooting for? I am not one to believe that the size of the ship represents the biggest risk. You will see that we also reference coastal barges and tanks. It is an often overlooked segment, but any remote community in Canada will take fuel in by barge. Ultra-large crude carriers get everyone’s attention because they are so big, but I do not think we will see all tanks go simultaneously. Statistically, the evidence is not there.

et efficace? Au Canada, on a tendance à se demander qui est responsable. Aux États-Unis, on ne s’y trompe pas, le capitaine de port et le commandant de la Garde côtière sont responsables.

Le pollueur paie. Aux États-Unis, le responsable, c’est le commandant. Au Canada, dans une opération à grande échelle, il y a lieu parfois de douter que nous ayons un niveau d’autorité comparable lorsque des décisions difficiles doivent être prises, si pour sauver des biens et réduire les dommages, il faut échouer un navire ou envoyer un navire en détresse dans une collectivité éloignée, si c’est vraiment un choix difficile.

Dans le modèle du Royaume-Uni, c’est le représentant pour le sauvetage et les interventions qui a le pouvoir décisionnel. Le fait est que d’autres pays, dont l’Australie, font un travail un peu plus efficace en matière d’intervention, car chaque minute est importante.

Au Canada, nous n’avons heureusement pas eu à en faire l’expérience, mais si l’on demande aux gens si nous sommes vraiment préparés à un tel événement, il y aurait probablement toutes sortes d’opinions, et à mon avis, il y aurait un groupe de gens unanimes.

Le sénateur Wallace : Hier, des représentants de la Western Canada Marine Response Corporation ont comparu devant nous. Sa capacité d’intervention en cas de déversement d’hydrocarbures est de 26 000 tonnes. La Loi sur la marine marchande du Canada exige un minimum de 10 000 tonnes. Le poids pour des pétroliers pouvant circuler sur la côte Ouest pourrait atteindre jusqu’à 300 000 tonnes. Que pensez-vous de la pertinence d’une capacité d’intervention de 26 000 tonnes?

M. Anderson : Cela me ramène à la philosophie fondée sur l’adoption de normes minimales plutôt que sur les résultats. En ce qui concerne les normes minimales, la Western Canada Marine Response Corporation fait un excellent travail. Je connais son personnel, et en tant que personne du milieu portuaire, j’ai déjà suivi sa formation.

Il faut déterminer si nous voulons une démarche fondée sur une norme minimale, auquel cas nous ne changerions pas notre façon de procéder. J’ai discuté avec eux, et même si nous avons cette norme d’intervention, la question qui se pose est la suivante : avons-nous créé un modèle ou un scénario concernant les meilleurs endroits pour déployer ces ressources au Canada? Non.

La Norvège utilise un modèle de gestion du risque suédois. Il ne prescrit pas de norme minimale. Il s’agit davantage d’une démarche axée sur les résultats pour les déversements et le trafic maritime. Les organismes d’intervention ont la capacité qu’il faut. Que faut-il cibler? Je ne suis pas de ceux qui pensent que la taille du navire constitue le plus grand risque. Nous faisons également référence à des barges et à des citernes côtières. C’est souvent un aspect qu’on oublie, mais toutes les collectivités éloignées au Canada sont ravitaillées en carburant par barge. Les transporteurs de pétrole brut ne passent pas inaperçus tellement ils sont énormes, mais je ne pense pas que nous les verrons tous au même moment. Aucune statistique ne le confirme.

Senator Wallace: In responding to an incident, the location of the response equipment would be critically important because of the obvious need for speed. Should it be left to the response organizations to decide where these resources should be located or should it be imposed by regulatory authority or some combination of the two working together?

Mr. Anderson: It should be a combination of the two. I used the word “collaboration.” This is a perfect example of collaboration. In my presentation I talked about value creation and opportunities. I would be the first to admit that if we tried to tackle this alone with a regulatory approach, we would fail. The reason is that people on the ground doing the technical work have the best understanding. No amount of second guessing by guys like me will get oil out of the ground. You need the right regulatory framework in collaboration with the people that do the work in the best jurisdictions in the world; and Canada is robust in that category of bringing those parties to bear and making those kinds of decisions. Our record can be proud and strong, and other countries around the world are looking to us. That is why this work of the committee is important.

Senator Wallace: Thank you.

Senator Massicotte: On page 6 of your presentation, you talk about how tankers are governed internationally relative to the context. Summarize what we should take from that. What should we change relative to the way we govern ourselves internationally?

Mr. Anderson: Very little. The international approach fundamentally for the last 20 years has been on prevention, and the statistics prove it. We see worldwide great uniformity during the prevention stage of oil spill response and tanker and shipping governance. Canada has had some leaders in the IMO, so we are very good at that stage. Where countries start to diverge and differ significantly is during the mitigation, restoration and response stages — the latter stages — because of the domestic rules and regulations and the amount of shipping traffic.

From an international perspective, I would be one of the first to argue that the international community has done a very good job in this regard. I live in Victoria, where I have quite a few friends in environmental organizations that do not believe that fact, so I try not to have those discussions on the school playground. The evidence is clearly before us.

Senator Massicotte: Senator Lang raised the point about page 15 of your presentation where you say “somewhat” in quotations. The evidence we have is that there had been a significant decrease in Vancouver even with the opening of a pipeline should that occur. The result would still be significantly less than it was even seven or eight years ago.

Mr. Anderson: On page 12, I reference that the location of tanker traffic in the Strait of Juan de Fuca includes the straits going into it, and not just Vancouver, because the south coast of

Le sénateur Wallace : Dans le cadre d’une intervention, le lieu où se trouve l’équipement est un élément très important étant donné qu’il faut évidemment agir rapidement. Devrait-on laisser aux organismes d’intervention le soin de déterminer le lieu où doivent se trouver les ressources, ou cela devrait-il être imposé par une autorité réglementaire, ou encore faudrait-il qu’il y ait une combinaison des deux options?

M. Anderson : Il devrait y avoir une combinaison des deux. J’ai utilisé le mot « collaboration ». En voilà un parfait exemple. Dans mon exposé, j’ai parlé de création de valeur et des possibilités. Je serais la première personne à dire que si nous tentons d’agir seuls avec une approche réglementaire, nous ne réussirons pas, et ce, parce que ce sont les gens qui font le travail technique sur le terrain qui ont les meilleures connaissances. Aucune hypothèse de gens comme moi ne pourra contribuer au retrait du pétrole. On a besoin du cadre réglementaire qui convient et de la collaboration des gens qui font le travail dans les meilleurs pays du monde; et le Canada est fort lorsqu’il s’agit de mettre à contribution les deux parties et de prendre ce genre de décisions. Nous pouvons être fiers, et d’autres pays se tournent vers nous. C’est pourquoi le travail du comité est important.

Le sénateur Wallace : Merci.

Le sénateur Massicotte : À la page 6 de votre exposé, vous parlez de la façon dont les pétroliers sont régis à l’échelle internationale, dans le contexte. Pouvez-vous nous dire ce que nous devrions en retenir? Que devrions-nous changer dans la façon dont nous nous réglons dans le contexte international?

M. Anderson : Il y a très peu de choses à changer. Depuis les 20 dernières années, l’approche internationale est axée sur la prévention, ce que confirment les statistiques. Nous constatons une grande uniformité internationale à l’étape de la prévention de l’intervention en cas de déversement d’hydrocarbures et pour ce qui est de régir les pétroliers et la navigation maritime. Il y a des leaders canadiens à l’OMI, et nous sommes donc très bons à cette étape. Ce sont les mesures d’atténuation, de restauration et d’intervention — soit les dernières étapes — qui diffèrent le plus d’un pays à l’autre, en raison des règlements nationaux et de la circulation maritime.

Dans une perspective internationale, je serais le premier à dire que la communauté internationale fait un très bon travail à cet égard. Je vis à Victoria, où quelques-uns de mes amis sont membres d’organismes voués à la protection de l’environnement qui ne me croient pas quand je leur dis cela. J’essaie donc de ne pas en discuter avec eux. Nous avons la preuve devant nous.

Le sénateur Massicotte : Le sénateur Lang a parlé du fait qu’à la page 15 de votre exposé, vous avez écrit « quelque peu ». Selon les données que nous avons, il y aurait une baisse importante à Vancouver même avec l’arrivée d’un pipeline. Ce serait beaucoup moins important qu’il y a même sept ou huit ans.

M. Anderson : À la page 12, je dis que l’emplacement du trafic de pétroliers dans le détroit de Juan de Fuca inclut les autres détroits, et pas seulement Vancouver, car il y a des navires

British Columbia has U.S. traffic coming in. I am trying to say generally on this point that one or two individuals have a condominium above a certain bridge in Vancouver, and they talk about a 70- or 80-fold increase in tanker traffic into Port Metro Vancouver. They happened to pick the lowest point in the recession. If you go back over a times series and look at this, in that whole body of water we would have to have a response regime. We have ebbed and flowed, but we are not talking about huge spikes in traffic.

Senator Massicotte: The evidence we have, even 15 years ago, is that the relative traffic, even with the proposed pipeline, would be less than it was historically.

Mr. Anderson: I do not think you would find that in terms of the specific Kinder Morgan. There is a range of increase in traffic at a bit of a different location.

Senator Massicotte: You can choose a certain location, but obviously our concern is more macro.

Mr. Anderson: That is why I included the chart on page 12.

Senator Patterson: The federal government announced in March this year a new initiative to improve tanker safety, World-Class Tanker Safety System. With that initiative, there was a commitment to additional research on the impact of diluted bitumen on the marine environment. We have had some witnesses raise concerns about the impact of that product on the marine environment. Would you have any comments on whether current spill response organizations are equipped to respond to a bitumen spill?

Mr. Anderson: I was part of a presentation where the Western Canada Marine Response Corporation demonstrated to an audience how they handled the situation, but it did not come from a ship but from a pipeline above land.

The one area that is not my expertise is when that product hits the water.

Senator Patterson: Our system for tanker liability and compensation in Canada combines domestic and international funds. We have been told by Transport Canada that they are reviewing the adequacy of the amount of the ship-source pollution fund. Do you have any comments on whether the current tanker liability and compensation system is adequate and whether that ship-source pollution fund should be increased?

Mr. Anderson: I will preface it by saying that, I believe in 2015, the IMO will make changes overall that will increase those limits.

One of the charts shows where tanker spills occur. The liability limits when dealing with a small spill during terminal loading or bunkering at that stage of the journey are more likely to be adequate in an area that is not too heavily populated or where

américains qui passent par la côte Sud de la Colombie-Britannique. Ce que j'essaie de dire en général à cet égard, c'est qu'environ deux personnes qui habitent dans un condominium surplombant un certain pont à Vancouver disent que la circulation de pétroliers au Port Metro Vancouver sera 70 ou 80 fois plus importante. Il s'avère qu'elles ont choisi l'endroit où le niveau est le plus bas. Si l'on remonte dans le temps, pour toute cette étendue d'eau, il nous faudrait un régime d'intervention. Nous avons des hauts et des bas, mais nous ne parlons pas ici de pics importants.

Le sénateur Massicotte : D'après les données, même il y a 15 ans, la circulation serait moins importante, même avec le pipeline proposé.

M. Anderson : Je ne crois pas que ce serait le cas pour Kinder Morgan. Il y a une augmentation de la circulation à des endroits quelque peu différents.

Le sénateur Massicotte : On peut choisir un certain endroit, mais notre perspective est évidemment plus globale.

M. Anderson : C'est pourquoi j'ai inclus le tableau à la page 12.

Le sénateur Patterson : En mars dernier, le gouvernement fédéral a annoncé une initiative visant à améliorer la sécurité des navires-citernes : le système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. Dans le cadre de cette initiative, on s'engage à mener d'autres recherches sur les répercussions du bitume dilué sur les milieux marins. Certains de nos témoins ont soulevé des préoccupations au sujet des répercussions de ce produit sur les milieux marins. À votre avis, les organismes d'intervention en cas de déversement actuels sont-ils en mesure d'intervenir en cas de déversement de bitume?

M. Anderson : J'ai participé à une conférence où la Western Canada Marine Response Corporation a expliqué à un auditoire de quelle façon elle a géré la situation, mais il ne s'agissait pas d'un navire, mais d'un pipeline en surface.

Je m'y connais moins lorsqu'il s'agit de déversement dans l'eau.

Le sénateur Patterson : Notre régime de responsabilité et d'indemnisation pour les navires-citernes au Canada comprend des fonds nationaux et internationaux. Transports Canada nous a dit qu'un examen de la pertinence du montant de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires est en cours. À votre avis, le régime de responsabilité et d'indemnisation est-il convenable et la caisse d'indemnisation devrait-elle être augmentée?

M. Anderson : Je veux tout d'abord dire que je crois qu'en 2015, l'OMI fera des changements qui entraîneront l'augmentation des limites.

L'un des tableaux indique où les déversements provoqués par un navire se produisent. Les limites quant à la responsabilité lorsqu'il s'agit d'un petit déversement au cours du chargement au terminal ou du soutage sont probablement plus convenables dans

there is not a lot of valuable property because they are small-scale incidents. Marine terminal operators are certified response organizations and they have to have equipment. All the resources are right there to deal with those small-scale incidents.

However, a question remains unanswered, and I have seen some of the analytical work but am hesitant to draw a firm conclusion. There probably could be a scenario where those liability limits are not right. What people are missing in the discussion is not the adequacy of the liability limits but the key issue in public policy that we have moved to a strict liability regime that facilitates payment of money versus litigation where you had to prove your claim going the other way.

Let us focus on the public policy of strict liability for shipowners, and then if we need to fine-tune it in a specific situation based on real risk analysis, let us do it. Let us not lose sight of the important principle of having to litigate and prove a claim like you have to do in other parts of the world where they have not signed on to that. That would be three steps backwards. I am not suggesting you do it, but people often focus on the amounts. In some situations, people truly do not know but there is an important legal principle that went before determining the amount.

Senator Seidman: Thank you very much for your substantive presentation. I do agree with what you said very early on in your presentation that prevention is better than responding.

I was going to hone in on something in particular, but I would like to focus on your response to another colleague around the table regarding the chain of command. If I recall correctly, we have heard here that, very clearly, the Coast Guard is in charge at the top of the chain of command. You suggested that is not the case. I am referring to a spill response when there is actually a crisis and emergency that needs responding to and it is critical to know who is in command.

Mr. Anderson: The Coast Guard is in command, but in our system of polluter pays, the Coast Guard passes judgment on the adequacy of the polluter's efforts. If they are deemed inefficient, they can take action.

We have really dedicated people in the Coast Guard. It is not an easy call in a situation to say that someone's efforts are inadequate. While you want to give people the benefit of the doubt, time goes by.

I have an article here I will read for the committee. It is the U.S. Secretary of State's representative for Maritime Salvage and Intervention in the U.K. Australia has a separate system. In a catastrophic event, people talk about salvage at the end of the process and not the beginning; there is a government official that has the power to direct the resources of the polluter that pays, and their decisions are binding and final.

un endroit qui n'est pas fortement peuplé ou où il n'y a pas beaucoup de biens de grande valeur parce que ce sont des incidents à petite échelle. Les terminaux portuaires sont des organismes d'intervention agréés et ils doivent avoir l'équipement qu'il faut. Toutes les ressources pour régler les cas de petits déversements sont là.

Toutefois, une question demeure sans réponse, et j'ai vu une partie du travail d'analyse, mais j'hésite à tirer une conclusion. Il pourrait probablement y avoir un scénario où les limites de responsabilité ne conviennent pas. Ce que les gens ne saisissent pas, ce n'est pas la pertinence des limites, mais la question de politique publique selon laquelle nous sommes passés à un régime de responsabilité absolue qui facilite le versement d'argent plutôt que les procédures judiciaires où il fallait appuyer la demande.

Concentrons-nous sur la responsabilité absolue pour les propriétaires de navire, et si nous devons faire des ajustements dans une situation précise en fonction d'une analyse des risques, alors allons-y. Ne perdons pas de vue le principe important de devoir aller devant les tribunaux et d'appuyer une demande, comme c'est le cas dans d'autres pays qui n'ont pas adhéré au régime. Ce serait comme faire trois pas en arrière. Je ne laisse pas entendre que c'est votre cas, mais souvent, les gens ne voient que l'argent. Dans certaines situations, les gens ne le savent vraiment pas, mais il y a un important principe juridique derrière le montant qui a été décidé.

La sénatrice Seidman : Je vous remercie beaucoup de votre excellent exposé. J'approuve ce que vous avez dit au tout début, c'est-à-dire que la prévention est préférable à l'intervention.

J'allais parler d'un élément précis, mais j'aimerais discuter de ce que vous avez répondu à un de mes collègues ici concernant la chaîne de commandement. Si je me souviens bien, on nous a dit très clairement que la Garde côtière est dans le haut de la chaîne de commandement. Vous avez dit que ce n'est pas le cas. Je parle d'une intervention en cas de déversement, d'une situation où l'on doit régler une crise et une urgence et qu'il est important de savoir qui est en charge.

M. Anderson : La Garde côtière est aux commandes, mais dans notre système du pollueur-payeur, celle-ci évalue la justesse des efforts du pollueur. Si elle estime que ceux-ci sont inefficaces, elle peut agir.

Les gens de la Garde côtière sont vraiment dévoués. Il n'est pas évident de dire à quelqu'un que ses efforts laissent à désirer. Bien que l'on veuille donner aux gens le bénéfice du doute, il n'y a pas de temps à perdre.

Je vais lire au comité un article du représentant du secrétaire d'État américain en matière de sauvetage et d'intervention maritime au Royaume-Uni. L'Australie a un système distinct. Dans l'éventualité d'une catastrophe, les gens parlent de sauvetage en fin — non en début — d'opération; un fonctionnaire désigné a le pouvoir d'affecter les ressources du pollueur-payeur, et ses décisions sont contraignantes et sans appel.

That is a very different level of accountability than our Coast Guard basically getting into a legal fight with their lawyer saying, “We are stepping in,” and the other party saying, “No, we are in command here.” It came about out of OPA-90 in the United States that the U.S. government did not want to go down that other road. In Canada, we adopted something between the American and the European approaches and we thought, “We will give them the benefit of the doubt.”

Senator Seidman: You say here that a robust and well-informed regulatory system is crucial for enforcement. Is there something that could be done in the regulatory system to improve enforcement and chain of command?

Mr. Anderson: The structure we have in Canada is great. How we have resourced it so our people can practise in different scales in the North, on the north coast of British Columbia — we do some joint exercises. Therefore, we have that part of the regulatory structure right, but we have tended to starve our institutions of the capacity to do what is the right structure. That is my opinion.

Senator Seidman: You mentioned practice, and that was going to be my question in terms of prevention. That is a sort of preventative approach in that you practise, and that you have to practise based on effectiveness, so there is a certain sort of basis for what you are practising. It could be a scientific basis or whatever is out there in terms of best practices from experiences internationally or even nationally.

In your understanding of the way things work, is there sufficient research and development, and a sufficient basis right now and sharing of best practices for practice and effective practice?

Mr. Anderson: In Canada, I think the answer is “no.” If I were to go south of the border into Washington State, the answer would be “yes.” There is good cooperation with the province.

I think it is known in the part of the application of the knowledge rather than knowing there is some real secret here that we need to do. It is like many things in life: We know what to do, but do we get around to doing it consistently enough? I am also concerned that we will have a generational change in people. If you do not have experience with this — doing it and practising — learning on the job is not where you want to do it.

All this literature that we have cited is existing literature. If I can find it, I am sure the policy people can find it, but it is implementing. Having been inside the federal system and provincial governments, we in Canada tend to downplay this type of policy research, which is why my colleagues and I have tended to pick up our pens.

Voilà une très différente obligation de rendre compte que de voir la Garde côtière essentiellement engager une bataille juridique avec l’avocat du pollueur en disant : « Nous allons intervenir », ce auquel l’autre partie répond : « Non, c’est nous qui sommes en charge ici. » Dans la Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures, les États-Unis ont indiqué qu’ils ne voulaient pas emprunter cette autre voie. Au Canada, nous avons adopté une approche médiane entre celles des États-Unis et de l’Europe, et nous nous sommes dit que nous donnerions aux pollueurs le bénéfice du doute.

La sénatrice Seidman : Vous dites qu’un régime réglementaire solide et éclairé est déterminant pour son application. Est-ce que quelque chose pourrait être fait pour améliorer notre régime sur le plan de sa mise en application et de la chaîne de commandement?

M. Anderson : Au Canada, la structure est formidable, notamment la façon d’affecter les ressources de manière à ce que nos gens puissent travailler en fonction de scénarios différents dans le Nord, sur la côte Nord de la Colombie-Britannique — tout en faisant des exercices conjoints. Par conséquent, cette partie de la structure réglementaire est judicieuse, mais, à mon avis, nous avons tendance à ne pas laisser à nos institutions la possibilité de mettre en place la bonne organisation.

La sénatrice Seidman : Vous avez parlé des exercices, qui constituent une sorte d’approche préventive dans la mesure où ceux-ci sont établis en raison de leur efficacité, de leur bien-fondé sur le plan scientifique ou à la lumière des expériences vécues à l’échelle internationale ou même nationale.

D’après vous, fait-on suffisamment de R-D pour élaborer les exercices les mieux fondés et les plus efficaces, et fait-on suffisamment d’efforts pour les faire connaître?

M. Anderson : Au Canada, à mon avis, la réponse est « non ». Si nous nous trouvions dans l’État de Washington, la réponse serait « oui ». Celui-ci entretient une bonne collaboration avec la province.

À mon avis, c’est l’application des pratiques exemplaires qui pose problème, pas le fait qu’on les ignore. C’est comme beaucoup de choses dans la vie. Nous savons ce qu’il faudrait faire, mais nous ne le faisons pas ou pas assez régulièrement. Je m’inquiète du fait que la prochaine génération n’aura pas d’expérience dans ce domaine, car ce n’est pas le genre de choses qu’on veut apprendre sur le tas.

Tous les documents que nous avons cités sont disponibles, et je suis certain que les personnes chargées d’établir les politiques pourront les trouver. Toutefois, c’est leur mise en application qui pose problème. D’après mon expérience dans le système fédéral et les systèmes provinciaux, les Canadiens ont tendance à minimiser l’importance de la recherche sur les politiques. Voilà pourquoi mes collègues et moi avons choisi d’agir.

Senator Seidman: You are saying application of knowledge. That is interesting. That means sharing of best practices, and then having people actually implement and practise what these are.

Mr. Anderson: We tend to have a body of knowledge that is sufficiently robust regarding knowing what to do. Around the world other countries look to Canada and other jurisdictions for doing it. However, clearly Australia, Washington State and Norway put into practice much more what they are doing. One could argue they are more coastal states, and we will save that for another time as to the reason why.

The Chair: I have a question, and then I will go to the second round.

You said that tankers from Valdez regularly travel through Canadian waters. Where does that happen?

Mr. Anderson: They are going out from southern Alaska through our exclusive economic zone. Some will travel to California and some will go to one of the five refineries in Washington State. They use the Strait of Juan de Fuca.

The Chair: It is the Strait of Juan de Fuca you are referring to?

Mr. Anderson: Yes, but they will also use our exclusive economic zone, beyond the voluntary tanker exclusion zone. It is somewhere between the territorial sea and our exclusive economic zone. Outside the voluntary tanker exclusion zone, they will transit Canadian waters. This is why aircraft and surveillance are important, because they are out a long way from shore.

The Chair: We just had the response organization answer that question, and they say that they stay out of the 200-mile limit from Valdez and would only enter Canadian waters in the Strait of Juan de Fuca. Would that be correct?

Mr. Anderson: More or less, yes.

The Chair: You are saying they stay out of the 200-mile —

Mr. Anderson: Until they come into the approach —

The Chair: I want to get that straight; I do not want to mix it up with the economic zone.

Mr. Anderson: They will stay outside, and then when they come in, they will pass through our exclusive economic zone and territorial sea, and into the strait.

The Chair: Okay, good. Thank you.

When you talked about the fishing fleet and your experience on north coast with no place to deposit your used oil, I guess that goes to the old saying that a fishing fleet pollutes more than anyone in our waters. It is my personal experience from before I got into politics, which was quite a while ago — 25 years ago — that if you sold lubricants, you had to provide a place to actually

La sénatrice Seidman : Vous parlez de mettre en pratique les connaissances. C'est intéressant. Cela veut dire qu'il faut faire connaître les pratiques exemplaires et ensuite voir à ce que les gens les appliquent réellement.

M. Anderson : Nous avons suffisamment de connaissances pour savoir ce qu'il faudrait faire. D'autres pays se tournent vers le Canada, entre autres. Toutefois, de toute évidence, l'Australie, l'État de Washington et la Norvège mettent mieux en pratique leurs connaissances. On pourrait faire valoir qu'ils sont des États plus côtiers, mais nous ne nous attarderons pas sur ce point aujourd'hui.

Le président : J'aimerais vous demander quelque chose, après quoi nous passerons à la deuxième série de questions.

Vous avez dit que les pétroliers de Valdez s'engagent régulièrement dans les eaux canadiennes. Où est-ce que cela se produit?

M. Anderson : En quittant le sud de l'Alaska, ils franchissent notre zone économique exclusive. Certains gagnent la Californie tandis que d'autres se rendent à l'une des cinq raffineries dans l'État de Washington en empruntant le détroit de Juan de Fuca.

Le président : Le détroit de Juan de Fuca?

M. Anderson : Oui, mais ces navires empruntent aussi notre zone économique exclusive, au-delà de la zone d'exclusion volontaire des pétroliers, qui se situe quelque part entre les eaux territoriales et notre zone économique exclusive. À l'extérieur de la zone d'exclusion volontaire des pétroliers, ils passent par les eaux canadiennes. Ils circulent bien loin des côtes, d'où l'importance d'exercer une surveillance aérienne.

Le président : Un représentant de l'organisme d'intervention vient de nous dire que les pétroliers de Valdez restent à l'extérieur de la limite de 200 milles et empruntent les eaux canadiennes seulement à l'entrée du détroit de Juan de Fuca. Est-ce exact?

M. Anderson : Oui, plus ou moins.

Le président : Vous dites qu'ils restent à l'extérieur de la limite de 200 milles...

M. Anderson : Jusqu'à ce qu'ils s'approchent...

Le président : Je veux m'assurer d'avoir bien compris; je ne veux pas confondre cela avec la zone économique.

M. Anderson : Les pétroliers restent à l'extérieur de notre zone économique exclusive et des eaux territoriales, ensuite ils y naviguent pour gagner le détroit de Juan de Fuca.

Le président : D'accord. Merci.

Vous avez parlé de vos expériences dans la flottille de pêche le long de la côte Nord et du fait que vous n'aviez pas d'endroit où faire la vidange d'huile. Je suppose que cela vient confirmer l'expression selon laquelle les flottilles de pêche sont plus polluées que n'importe qui. D'après mon expérience avant de me lancer en politique, il y a longtemps — il y a 25 ans —, ceux

bring them to. In fact, I was required to do that. That was 25 years ago. Can you explain what you meant by that?

Mr. Anderson: I started before the legislation came, and I had that. The reality is that fishing boats, particularly when they are in remote fishing areas, will have bought their lubricants. However, you get a combination of supplies and people down before you go fishing and they want to change oil. Quite frankly, they get an opening and they will change their oil and, let us say, it is their best intention to come back to it. Yet, when you have to catch the fish, sometimes coming back to get your oil you have left in a five-gallon drum is little bit further down the list.

The Chair: I guess anybody can use that for an excuse. The reality is that you have to. That regulation is in British Columbia. We can make all kinds of reasons why they cannot, but the regulation is that you should deposit it in a safe container. Hopefully, that meets with everyone's mindset to actually do that. I will leave it there.

Senator Mitchell: Are barges double-hulled?

Mr. Anderson: Some are. There may be a few that are not. I am trying to think history-wise if that is true.

There is also a large amount of fuel and other refined products that go back from the refinery — and aviation fuel, et cetera — between Puget Sound and Washington State. Therefore, if there are any single-hulled barges — The bigger issue is that I think they moved to double-hulled barges, but it is not illegal to put an oil tanker truck on top of a barge and transit.

I do not know how many people are familiar with Port McNeil and Robson Bight, where Leroy Trucking had a little incident and a barge went down and spilled right in an environmentally sensitive area. They have been creative in getting around the technical requirements for barging and doing something that you just shudder.

Senator Wallace: Mr. Anderson, I wanted to clarify your comment. You seemed to leave the impression that maybe there is confusion in the Canadian requirements as to who is in charge in the event of a spill occurrence, who is actually giving the direction. My understanding is that before any tanker carrying oil can enter Canadian waters, the shipowner would be required to prove that it has a contract with a response organization, and that that contract clearly sets out who is responsible, who is in command and the spill response capabilities that would be provided. That is my understanding.

qui vendaient des lubrifiants devaient trouver un endroit où les éliminer. En fait, voilà ce que je devais faire. Cela remonte à 25 ans. Pourriez-vous expliquer ce que vous voulez dire?

M. Anderson : J'ai commencé à faire ce travail avant l'entrée en vigueur de la loi, et j'avais un endroit où les éliminer. Le fait est que les bateaux de pêche, surtout ceux qui se trouvent en régions éloignées, transportent les lubrifiants dont ils ont besoin. Toutefois, avant que la pêche ne commence, les bateaux sont chargés de toutes sortes de fournitures et de gens, et immanquablement, quelqu'un veut faire la vidange d'huile. Honnêtement, si les pêcheurs trouvent un bon endroit où faire la vidange, ils vont le faire, avec l'intention, cependant, de retourner sur les lieux pour s'en occuper. Or, quand l'objectif est de pêcher des poissons, retourner chercher l'huile qui a été laissée dans un baril de cinq gallons n'est pas forcément une grande priorité.

Le président : Je suppose que n'importe qui pourrait invoquer cette excuse. En réalité, il s'agit d'une obligation en Colombie-Britannique. On peut avancer toutes sortes de raisons pour lesquelles les gens sont incapables de le faire, mais, aux termes du règlement d'application, il faut placer l'huile dans un contenant sûr. Espérons que tout le monde le fait. Je vais m'arrêter là.

Le sénateur Mitchell : Est-ce que les barges sont à double-coque?

M. Anderson : Certaines le sont. Il se peut que certaines ne le soient pas. J'essaie de me souvenir si cela a toujours été le cas.

Beaucoup de carburants et d'autres produits raffinés — notamment du carburant avion — sont transportés de la raffinerie de Puget Sound à destination de l'État de Washington. Par conséquent, s'il existe des barges à coque simple... Je pense qu'on soit passé à des barges à double-coque, mais le gros problème, c'est qu'il n'est pas interdit de transporter un camion-citerne sur une barge.

Certains d'entre vous sont peut-être au courant de l'incident qui a eu lieu à Port McNeil, dans la réserve écologique de Robson Bight, et au cours duquel une barge transportant un camion-citerne de l'entreprise Leroy Trucking a coulé, provoquant ainsi un déversement dans une région écosensible. Les entrepreneurs trouvent toutes sortes de façons créatives de contourner les exigences techniques relatives au transport par barge et de faire des choses qui nous font frissonner.

Le sénateur Wallace : Monsieur Anderson, je vous demanderais de clarifier ce que vous avez dit. Vous laissez l'impression que les exigences canadiennes ne précisent pas qui est aux commandes dans l'éventualité d'un déversement, qui va vraiment donner les directives. D'après ce que je comprends, avant qu'un pétrolier ait le droit de pénétrer dans les eaux canadiennes, son propriétaire est tenu de prouver qu'il a signé un contrat avec un organisme d'intervention, et ce contrat est censé préciser exactement qui est aux commandes et responsable de l'affectation des ressources pendant l'intervention.

If the Coast Guard felt at any time the response by the vessel owner or the response organization was inadequate, then Coast Guard, as you point out, could step in and take over. However, I just wanted to clarify. My understanding is that under the Canada Shipping Act, it does establish who is in command, who is responsible and who calls the shots.

Mr. Anderson: That is indeed how the Canada Shipping Act works. If it worked exactly like it does on paper, we would have no need for aerial surveillance to find those mystery spills where it is not clear. The closer the oil spill occurs to a terminal or the vessels in transit or in port, the system works really well. What you get is the potential for a large-scale event where it may not be an oil tanker but an oil spill from another vessel and you do not know the owner of it. Even though everyone has the paperwork, they will deny knowledge of it. The Coast Guard then has to decide: Do we step in now or spend more effort trying to find out who the legal owner is?

The Chair: Thank you, Mr. Anderson, for your presentation. We appreciate your taking time out of your busy schedule to come here.

(The committee adjourned.)

Si, à tout moment, la Garde côtière estime que l'intervention prévue par le propriétaire est inadéquate, comme vous l'avez signalé, celle-ci pourrait prendre les rênes de l'opération. Toutefois, je vous demanderais de confirmer si c'est le cas. D'après moi, la Loi sur la marine marchande du Canada stipule clairement qui est aux commandes et qui est responsable.

M. Anderson : C'est bien ce que dit la Loi sur la marine marchande du Canada. Si tout fonctionnait exactement comme c'est écrit sur papier, nous n'aurions pas besoin d'avoir une surveillance aérienne pour trouver où les déversements se sont produits, quand ce n'est pas clair. Quand le déversement a lieu près d'un terminal, de navires en transit dans un port ou d'un port, le système fonctionne vraiment bien. Même quand il n'est pas question d'un pétrolier, l'incident peut prendre de l'importance si l'on ne connaît pas le propriétaire du navire. En effet, même si tout le monde a les preuves en main, certains nieront que le navire leur appartient. À ce moment-là, la Garde côtière doit déterminer si c'est le bon moment d'intervenir ou si elle devrait déployer plus d'efforts pour tenter de savoir qui en est le propriétaire légitime.

Le président : Merci pour votre exposé, monsieur Anderson. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris le temps de comparaître, malgré votre horaire chargé.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Tuesday, June 4, 2013

Western Canada Marine Response Corporation:

Kevin Gardner, President and General Manager (by video conference);

Scott Wright, Manager, Operational Response Readiness (by video conference).

Canadian Pacific:

Glen Wilson, Vice-President, Safety, Environment and Regulatory Affairs (by video conference);

Brent Dornian, General Manager, Marketing and Sales, Energy, Chemical and Plastics (by video conference).

Thursday, June 6, 2013

As an individual:

Evan Vokes.

Wave Point Consulting Limited:

Darryl Anderson, Managing Director.

TÉMOINS

Le mardi 4 juin 2013

Western Canada Marine Response Corporation :

Kevin Gardner, président et directeur général (par vidéoconférence);

Scott Wright, gestionnaire, Préparation et interventions opérationnelles (par vidéoconférence).

Canadien Pacifique :

Glen Wilson, vice-président, Sécurité, environnement et affaires réglementaires (par vidéoconférence);

Brent Dornian, directeur général, Marketing et ventes, Produits énergétiques, chimiques et plastiques (par vidéoconférence).

Le jeudi 6 juin 2013

À titre personnel :

Evan Vokes.

Wave Point Consulting Limited :

Darryl Anderson, directeur général.