

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16

Première session de la
quarante deuxième législature, 2015-2016

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORT AND
COMMUNICATIONS

TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chair:
The Honourable DENNIS DAWSON

Président :
L'honorable DENNIS DAWSON

Tuesday, September 27, 2016
Tuesday, October 4, 2016
Wednesday, October 5, 2016 (in camera)

Le mardi 27 septembre 2016
Le mardi 4 octobre 2016
Le mercredi 5 octobre 2016 (à huis clos)

Issue No. 6

Fascicule n° 6

*Twenty-first, twenty-second
and twenty-third meetings:*

Study on the development of a strategy to facilitate
the transport of crude oil to eastern Canadian
refineries and to ports on the East and West
coasts of Canada

*Vingt-et-unième, vingt-deuxième
et vingt-troisième réunions :*

Étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter
le transport du pétrole brut vers les raffineries de
l'Est du Canada et vers les ports situés sur les
côtes Atlantique et Pacifique du Canada

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Michael L. MacDonald, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Black	* Harder, P.C.
Boisvenu	(or Bellemare)
* Carignan, P.C.	McCoy
(or Martin)	Mercer
Doyle	Plett
Eggleton, P.C.	Runciman
Greene	Unger

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The Honourable Senator Greene replaced the Honourable Senator Tannas (*September 26, 2016*).

The Honourable Senator Runciman replaced the Honourable Senator Neufeld (*September 26, 2016*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Michael L. MacDonald

et

Les honorables sénateurs :

Black	* Harder, C.P.
Boisvenu	(ou Bellemare)
* Carignan, C.P.	McCoy
(ou Martin)	Mercer
Doyle	Plett
Eggleton, C.P.	Runciman
Greene	Unger

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications 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 Greene a remplacé l'honorable sénateur Tannas (*le 26 septembre 2016*).

L'honorable sénateur Runciman a remplacé l'honorable sénateur Neufeld (*le 26 septembre 2016*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, September 27, 2016
(28)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Mercer and Unger (8).

In attendance: Jed Chong and Nicole Sweeny, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESS:

Frontier Centre for Public Policy:

Ross McKittrick, Energy Chair.

Mr. McKittrick made a statement and answered questions.

At 10:27 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Daniel Charbonneau

Clerk of the Committee

OTTAWA, Tuesday, October 4, 2016
(29)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the Deputy Chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Mercer, Runciman and Unger (8).

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 27 septembre 2016
(28)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Mercer et Unger (8).

Également présents : Jed Chong et Nicole Sweeny, 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 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

Frontier Centre for Public Policy :

Ross McKittrick, titulaire de la Chaire de recherche en énergie.

M. McKittrick fait un exposé puis répond aux questions.

À 10 h 27, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 4 octobre 2016
(29)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Mercer, Runciman et Unger (8).

In attendance: Jed Chong and Nicole Sweeny, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Victor Senna and Maxime Fortin, Procedural Clerks, Committees Directorate; Marcy Galipeau and Geneviève Sicard, Committees Liaison Officers, Senate Communications Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee met in camera to continue its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

Pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee considered a draft report.

At 10:26 a.m., the committee suspended.

At 10:33 a.m., the committee resumed in public.

WITNESS:

Chemco Ltd.:

Todd Halina, Chief Operating Officer (by video conference).

At 11:14 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, October 5, 2016
(30)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day at 6:45 p.m., in room 257, East Block, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, P.C., MacDonald, Mercer, Runciman and Unger (8).

In attendance: Victor Senna and Maxime Fortin, Procedural Clerks, Committees Directorate; Jed Chong and Nicole Sweeny, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

Pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee considered a draft report and a draft agenda.

Également présents : Jed Chong et Nicole Sweeny, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Victor Senna et Maxime Fortin, greffiers à la procédure, Direction des comités; Marcy Galipeau et Geneviève Sicard, agentes des activités de rayonnement, Direction des communications du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité se réunit à huis clos pour poursuivre son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 12-16(1)(d) du Règlement, le comité examine une ébauche de rapport.

À 10 h 26, la séance est suspendue.

À 10 h 33, le comité reprend ses travaux en séance publique.

TÉMOIN :

Chemco Ltd. :

Todd Halina, chef de l'exploitation (par vidéoconférence).

À 11 h 14, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 5 octobre 2016
(30)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 18 h 45, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, C.P., MacDonald, Mercer, Runciman et Unger (8).

Également présents : Victor Senna et Maxime Fortin, greffiers à la procédure, Direction des comités; Jed Chong et Nicole Sweeny, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 12-16(1)(d) du Règlement, le comité examine une ébauche de rapport et un projet d'ordre du jour.

It was agreed that senators' staff be permitted to remain in the room during the in camera meeting.

It was agreed that the deputy chair would seek the authority of the Senate to extend the reporting date of this study until March 31, 2017.

At 7:57 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Il est convenu d'autoriser le personnel des sénateurs à demeurer dans la pièce pendant la séance à huis clos.

Il est convenu que le vice-président demande au Sénat l'autorisation de repousser la date de dépôt du rapport de cette étude au 31 mars 2017.

À 19 h 57, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière suppléante du comité,

Barbara Reynolds

Acting Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, September 27, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to study the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: This morning, the committee is continuing its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada.

I wish to welcome our witness. Dr. Ross McKittrick is Chair of Energy, Ecology and Prosperity at the Frontier Centre for Public Policy. Dr. McKittrick is also an economics professor and Chair in Sustainable Commerce at the University of Guelph, where he specializes in environmental economics. His areas of expertise include the relationship between economic growth and pollution, as well as the relationship between numerous aspects of science and public policy.

Please begin your presentation, and afterwards the senators will have questions.

Ross McKittrick, Energy Chair, Frontier Centre for Public Policy: Good morning, everyone. I'm a professor of economics, as you heard, at the University of Guelph, where I specialize in the economics of environmental policy, including energy and climate change related issues. I am also a Research Chair in Energy, Ecology and Prosperity at the Frontier Centre for Public Policy.

In my remarks today I would like to make three simple points.

First, it is an accident of nature that pipelines form a bottleneck in the channel connecting petroleum products to the market. But this does not justify using the pipeline regulatory process to create de facto environmental regulations that failed to win approval through the normal legislative channels.

Second, the context for discussing the environmental aspects of pipelines development is an enormous reduction in vehicle-related air pollution that has occurred over the past few decades, even as motor fuel consumption has risen steadily.

Finally, time is not on the government's side on this issue. Economic trends in Canada and the rest of the world are not encouraging, and the longer this issue festers, the more damage it will do to our economy and our national unity.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 27 septembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour étudier l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Notre comité poursuit ce matin son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Je souhaite la bienvenue à notre témoin. Ross McKittrick est titulaire de la chaire de recherche en énergie, écologie et prospérité au Frontier Centre for Public Policy. M. McKittrick est également professeur d'économie et chaire du commerce durable à l'Université de Guelph, où il se spécialise en économie environnementale. Il s'intéresse particulièrement à la relation entre la croissance économique et la pollution ainsi qu'à la relation entre les différents aspects de la science et la politique publique.

Veuillez commencer votre exposé, après quoi les sénateurs vous poseront des questions.

Ross McKittrick, titulaire de la chaire de recherche en énergie, Frontier Centre for Public Policy : Bonjour tout le monde. Comme vous l'avez entendu, je suis professeur d'économie à l'Université de Guelph, où je me spécialise dans l'économie de la politique environnementale, y compris dans les questions liées à l'énergie et au changement climatique. Je suis également titulaire de la chaire de recherche en énergie, écologie et prospérité au Frontier Centre for Public Policy.

J'aimerais faire valoir trois points fort simples dans mon exposé d'aujourd'hui.

Tout d'abord, c'est par hasard que les pipelines forment un goulot d'étranglement dans la voie qui relie les produits pétroliers au marché. Ce n'est toutefois pas une raison d'employer le processus réglementaire des pipelines afin d'édicter des règlements environnementaux de facto qui n'ont pas été approuvés par la voie législative normale.

Deuxièmement, la discussion sur les aspects environnementaux des projets de pipelines s'inscrit dans le contexte d'une réduction énorme de la pollution atmosphérique liée aux véhicules qui a été observée ces dernières décennies, même si la consommation de carburant a augmenté de façon constante.

Enfin, le temps n'est pas à l'avantage du gouvernement dans cet enjeu. Les tendances économiques du Canada et du monde entier ne sont pas encourageantes, et plus le problème empire, plus il causera du tort à notre économie et à notre unité nationale.

Turning to my first point, in most sectors of the economy, distribution of a product to retailers is handled by a competitive transport sector with many small players operating on many routes. Nobody would think of using road blockades or truck sabotage as a form of environmental policy. Aside from the inherent inefficiency, it would be futile, since the products would still get to market by alternative means and alternate routes.

But motor fuels depend on a pipeline for at least part of the journey. The fact that the product delivery route narrows to a single channel at one point does not mean that blockading that channel is an efficient or sensible way of accomplishing environmental goals. It is merely an accidental result of the fact that the technology of pipelines creates what economists call a “natural monopoly.” This refers to any situation in which economies of scale exceed the size of the market, so eventually only one supplier will dominate. In such cases, including pipelines, it makes sense to create a regulatory agency to oversee capacity development and pricing.

Just to emphasize, the fact that you’re discussing pipelines is an accident of the fact that pipelines are a natural monopoly. There can only be one supplier, and that needs to be a regulated monopoly.

Environmental regulations are developed separately. They emerge through the ordinary democratic process of legislation and ultimately are subject to the approval of the electorate. Debates over the merits of these rules should take place through the exchange of arguments and the taking of votes. Allowing activists to exploit the natural monopoly of pipelines to impose an environmental agenda that failed to win support through the environmental policy-making process undermines the integrity of our rule-making system.

In short, the regulatory oversight of pipelines should focus on those aspects that relate directly and specifically to the public interest in pipelines — namely safety, profitability and pricing. Environmental targets for air pollution emissions, including greenhouse gases, should continue to be dealt with through the environmental rule-making system. People who are unhappy with the current mix of environmental regulations can make their case in the forums in which such regulations and rules are debated, rather than by blocking the development and operation of new pipelines.

My second point is that some of the opposition to the development of new pipelines appears to be based on the belief that petroleum-related air pollution in Canada is high and rising and needs to be reduced. But the data show that this view is

En ce qui concerne mon premier point, dans la plupart des secteurs de l’économie, la distribution d’un produit chez les détaillants est assurée par un secteur du transport compétitif qui compte de nombreux petits joueurs et de nombreux itinéraires. Personne ne songerait à adopter une politique environnementale consistant à ériger des barrages routiers ou à saboter des camions. En plus d’être fondamentalement inefficace, une telle solution serait inutile puisque les produits atteindraient tout de même le marché par d’autres moyens de transport et d’autres itinéraires.

Or, le transport des carburants dépend de pipelines pour au moins une partie du trajet. Le fait que le parcours de distribution du produit se limite à un seul canal à un moment donné ne signifie pas que le blocage de ce canal soit un moyen efficace ou raisonnable d’atteindre des cibles environnementales. C’est simplement attribuable au fait que la technologie des pipelines engendre ce que les économistes appellent un « monopole naturel ». L’expression désigne toute situation où les économies d’échelle sont supérieures à la taille du marché, de sorte qu’un seul fournisseur finit par dominer. Dans des situations semblables, y compris dans le cas des pipelines, il est logique de créer un organisme de réglementation qui surveille le développement de la capacité et la tarification.

Permettez-moi d’insister : si vous discutez des pipelines, c’est justement parce qu’il s’agit d’un monopole naturel. Il ne peut y avoir qu’un seul fournisseur, et ce monopole doit être réglementé.

Les règlements environnementaux sont édictés indépendamment. Ils sont le fruit du processus législatif démocratique ordinaire, et sont en fin de compte soumis à l’approbation de l’électorat. Les délibérations sur le bien-fondé de ces règles devraient prendre la forme d’argumentations et de votes. Or, permettre aux activistes de tirer parti du monopole naturel des pipelines afin d’imposer un programme environnemental qui n’a pas été approuvé à la suite du processus d’élaboration des politiques environnementales porte atteinte à l’intégrité de notre mécanisme d’élaboration de règlements.

En bref, la surveillance réglementaire des pipelines devrait se concentrer sur les aspects qui touchent directement et expressément l’intérêt public, à savoir la sécurité, la rentabilité et la tarification. Les cibles environnementales entourant les émissions atmosphériques polluantes, y compris les gaz à effet de serre, doivent encore être régies par le mécanisme d’élaboration des règlements environnementaux. Ceux qui sont mécontents de la combinaison actuelle de règlements environnementaux peuvent faire valoir leurs arguments sur les tribunes où de tels règlements sont discutés plutôt que de bloquer la construction et l’exploitation de nouveaux pipelines.

En deuxième lieu, certaines personnes qui s’opposent à la construction de nouveaux pipelines semblent avoir la conviction que la pollution atmosphérique canadienne liée aux hydrocarbures est élevée, est en hausse et doit être réduite. Les

simply untrue. Here are some salient facts about air emissions related to motor transport in Canada.

From 1990 to 2014, motor fuel consumption in Canada rose from 2.5 million to 3.5 million cubic metres per year, a 40 per cent increase. Yet over the same interval, motor vehicle particulate emissions fell from 150 megatonnes annually to 60 megatonnes, a 60 per cent reduction. Over the same interval, NOx emissions from motor vehicles, which are implicated in smog formation, fell by nearly 50 per cent, and carbon monoxide emissions fell by 70 per cent.

Declining contaminant concentrations in Canadian cities prove the reality of this improvement. Environment Canada maintains detailed national archives of urban air contaminants at NAPS, the National Air Pollution Surveillance program. I have graphed the entire NAPS records for every city in Canada at a website called YourEnvironment.ca. The record clearly shows that despite the large increase in vehicle usage, vehicle-related air pollution concentrations, like carbon particulates, NOx and carbon monoxide, have dropped over the past few decades and are today at historically very low levels.

This is a result of the development of technologies like catalytic converters and more efficient engine designs that allow us to continue using reliable, low-cost motor fuels while going farther and emitting fewer and fewer tailpipe emissions. Decoupling motor vehicle usage from urban air pollution is one of the great intellectual and engineering achievements of the post-war era. It represents a smart approach to sustainable development and has yielded enormous payoffs for Canada in the form of cleaner air and the many economic and employment benefits of inexpensive transportation and secure access to domestic energy sources.

By contrast, blockading pipeline resource development is neither a smart nor a sustainable approach to pursuing environmental goals. The petroleum products will still get to market, likely by means that cost more and have even worse environmental implications.

The cost of such actions will not fall equally across the country, and this goes to my third and final point. Time is not on the government's side. The longer Western Canada is made to wait for the opportunity to develop its resources and get the world price for them, the larger the costs of the foregone opportunities

données démontrent toutefois que ce point de vue est sans le moindre fondement. Voici quelques faits saillants sur les émissions atmosphériques canadiennes liées au transport motorisé.

Entre 1990 et 2014, la consommation nationale de carburant est passée de 2,5 à 3,5 millions de mètres cubes par année, ce qui constitue une augmentation de 40 p. 100. Pourtant, les émissions de particules des véhicules à moteur ont chuté de 150 à 60 mégatonnes par année dans le même intervalle, ce qui représente une baisse de 60 p. 100. Au cours de la même période, les émissions d'oxyde d'azote, ou NOx, des véhicules automobiles, un gaz qui contribue à la formation de smog, ont chuté de près de 50 p. 100, et les émissions de monoxyde de carbone, de 70 p. 100.

La diminution des concentrations de contaminants dans les villes canadiennes prouve d'ailleurs que cette amélioration est réelle. Environnement Canada conserve des archives nationales détaillées sur les contaminants atmosphériques urbains grâce au programme du Réseau national de surveillance de la pollution atmosphérique, ou RNSPA. J'ai tracé la courbe de l'ensemble des données du RNSPA pour chaque ville canadienne, et les graphiques sont publiés sur le site web YourEnvironment.ca. Les données montrent clairement que, malgré la forte augmentation de l'utilisation des véhicules, les concentrations atmosphériques de polluants liés aux véhicules, comme les particules de carbone, le NOx et le monoxyde de carbone, ont chuté au cours des dernières décennies et atteignent aujourd'hui leurs plus bas niveaux historiques.

Cette amélioration est attribuable à l'élaboration de technologies comme les convertisseurs catalytiques et les moteurs efficaces, qui nous permettent de continuer à utiliser des carburants fiables et peu coûteux tout en allant plus loin et en diminuant continuellement les émissions du tuyau d'échappement. La dissociation de l'utilisation des véhicules automobiles et de la pollution atmosphérique urbaine est l'une des grandes réalisations intellectuelles et techniques de l'après-guerre. C'est une façon judicieuse de voir le développement durable qui a eu des retombées considérables au Canada, notamment sous la forme d'un assainissement de l'air et de nombreux avantages sur les plans de l'économie et de l'emploi, en raison du transport peu coûteux et de l'accès sécuritaire à des sources énergétiques nationales.

En revanche, le blocage de projets d'exploitation des ressources et de pipelines n'est une façon ni judicieuse ni durable d'atteindre les cibles environnementales. Les produits pétroliers parviendront tout de même au marché, vraisemblablement par des moyens plus coûteux et moins respectueux de l'environnement.

Le coût de gestes semblables ne sera pas réparti équitablement au pays, ce qui m'amène à mon troisième et dernier point. Le temps n'est pas à l'avantage du gouvernement. Plus l'Ouest canadien attend de pouvoir exploiter ses ressources et les vendre aux cours mondiaux, plus les occasions manquées coûteront cher,

and the greater the resulting resentment will be, especially since Alberta is already experiencing so much economic stress due to the downturn in the oil sector.

Also, the Western world is getting locked into an extended period of economic stagnation, with the added risk of possible triggers for a new financial crisis, such as the high level of non-performing debt in the Chinese banking system, the possible insolvency of Deutsche Bank and the likelihood of another bailout crisis in the peripheral EU countries. A pipeline project connecting Alberta to a major coast would be a sensible and environmentally responsible development initiative at a time when such job-creating opportunities are sorely needed.

Canada's new government enjoys a high level of popular support. But what is the point of having all that political capital if it is not used where it is needed? Completion of an interprovincial pipeline would be a boost for national unity and economic development, and it would be entirely consistent with the smart, technology-driven approach to environmental management that we have successfully pursued for many decades.

The Deputy Chair: We will start with Senator Mercer.

Senator Mercer: Thank you for being here. You talked about time not being on the government's side, but I want to get to the fact that you presented about fuel consumption rising from 2.5 million to 3.5 million cubic metres per year. That was up 40 per cent, but at the same time there were reductions in pollutants. Can you tell us the source of this data?

Mr. McKittrick: They're in the footnotes. The motor fuel consumption is in table 134-0004 at the CANSIM archive at Statistics Canada. They publish monthly fuel consumption figures. The emissions data are on the Environment Canada website. They're collected through the National Pollutant Release Inventory, and I've put the link down there. The NAPS archive is a separate record. I didn't plot specific data, but the NAPS archive is online at Environment Canada, and I've also graphed all the records at the website YourEnvironment.ca.

Senator Mercer: Don't get me wrong. I wasn't questioning the data. I just wanted to establish the source for the record, because when people hear and see this on television they will ask, "Well, where did you get those numbers?" Now I know, we know, and the public knows.

The interesting thing is that the media doesn't pick up on these numbers, and it isn't reported this way. It's always reported in a more negative format.

et plus le ressentiment sera profond, d'autant plus que l'Alberta connaît déjà de grandes tensions économiques en raison du ralentissement dans le secteur pétrolier.

En outre, le monde occidental s'enchevêtre dans une longue stagnation économique qui risque davantage de provoquer une nouvelle crise financière, notamment en raison du niveau élevé de la dette improductive du système bancaire chinois, de l'insolvabilité possible de la Deutsche Bank, et de la probabilité d'une nouvelle crise qui nécessiterait un renflouement dans les pays périphériques de l'Union européenne. Par conséquent, un projet de pipeline qui relierait l'Alberta à une côte majeure serait une initiative raisonnable et respectueuse de l'environnement alors qu'on a grand besoin de création d'emplois.

Le nouveau gouvernement canadien bénéficie d'un fort appui de la population. Mais quel est l'intérêt de tout cet intérêt s'il n'est pas utilisé là où on en a besoin? La construction d'un pipeline interprovincial renforcerait l'unité nationale et le développement économique, et ce serait tout à fait conforme à la stratégie judicieuse axée sur la technologie en matière de gestion de l'environnement que nous appliquons avec succès depuis des dizaines d'années.

Le vice-président : Nous allons commencer par le sénateur Mercer.

Le sénateur Mercer : Je vous remercie d'être ici. Vous avez dit que le temps n'est pas à l'avantage du gouvernement, mais j'aimerais parler du fait que la consommation de carburant est passée de 2,5 à 3,5 millions de mètres cubes par année. C'est une hausse de 40 p. 100, mais il y a eu une réduction des polluants au cours de la même période. Pouvez-vous nous dévoiler la source de ces données?

M. McKittrick : Les sources sont citées dans les notes de bas de page. La consommation de carburant se trouve au tableau 134-0004 des archives du Système canadien d'information socio-économique CANSIM de Statistique Canada. On y publie des données mensuelles sur la consommation de carburant. Aussi, les données sur les émissions se trouvent sur le site web d'Environnement Canada, et elles sont recueillies au moyen de l'Inventaire national des rejets de polluants, ou INRP, dont je vous donne le lien ici. Les archives du RNSPA sont distinctes. Je n'ai pas repris ces données précises, mais les archives du RNSPA sont en ligne sur le site d'Environnement Canada, et j'en ai aussi tracé la courbe sur le site web YourEnvironment.ca.

Le sénateur Mercer : Ne pensez pas que je remettais en question vos données. Je voulais simplement que leur source figure au compte rendu, car les gens se demanderont où vous avez pris ces chiffres lorsqu'ils vous entendront à la télévision. Maintenant, je le sais, et tout le monde le sait, y compris le public.

Curieusement, les médias ne reprennent pas ces chiffres et ne rapportent pas l'information de cette façon. Ils prennent toujours un angle plus négatif.

You go on to say the longer Western Canada is made to wait for the opportunity to develop its resources and get the world price for them, the larger the cost of the forgone opportunities.

Are you suggesting that the government short-circuit the approval process for the pipelines and make a decision that skips some of the steps that are currently in place?

Mr. McKitrick: You used the word “short-circuit.” That suggests bypassing procedures. I wouldn’t suggest that. But some discretion is involved in how long to make the approval process and how many steps to add to it.

Senator Mercer: So shorten it?

Mr. McKitrick: Shorten, understanding that there are some constituencies that will never be brought onside, and if you’re extending the process in the hopes of having unanimous support, you’re never going to get unanimous support.

[Translation]

Senator Boisvenu: Welcome to all my fellow senators. It’s the end of a fine summer. The weather was beautiful in Eastern Canada. I don’t know whether it was as nice in Western Canada.

Welcome, Mr. McKitrick. We know that Prime Minister Trudeau recently announced his intention to sign a free trade agreement with China. We know China’s energy needs, especially its oil needs. Based on the rapid growth of vehicle sales in China, we know the country will need a great deal of resources for its vehicle fleet.

In terms of the discussions between Canada and China, do you think natural resources play an important role in a free trade plan?

My second question is the following. Regarding access to resources, do you think one of the conditions for signing a free trade agreement with China would be the obligation to construct a pipeline in both Eastern and Western Canada?

[English]

Mr. McKitrick: My expectation would be that one of China’s motivations for entering into an agreement with Canada would be to get some kind of provisions similar to the provisions in the Canada-U.S. Free Trade Agreement, which, as you may recall, included an energy chapter. That energy chapter included a requirement that Canada couldn’t arbitrarily cut off supplies to the U.S., that we had to give them some preferential access. China may seek that. I think it would be unlikely that they would add a condition requiring the construction of a pipeline. Within trade negotiations, I think that would be seen as too much intervention in another country’s internal deliberations.

Vous dites ensuite que plus l’Ouest canadien attend de pouvoir exploiter ses ressources et les vendre aux cours mondiaux, plus les occasions manquées coûteront cher.

Proposez-vous au gouvernement de court-circuiter le processus d’approbation des pipelines et de prendre une décision en faisant fi de certaines mesures actuellement en place?

M. McKitrick : Vous employez l’expression « court-circuiter », ce qui sous-entend de contourner les procédures. Je ne proposerais rien de tel, mais un certain pouvoir discrétionnaire peut être exercé quant à la longueur du processus d’approbation et au nombre d’étapes à y ajouter.

Le sénateur Mercer : Vous proposez donc de raccourcir le processus?

M. McKitrick : Oui, car il faut comprendre que certaines circonscriptions ne seront jamais convaincues; si vous prolongez le processus dans l’espoir d’obtenir l’unanimité, vous ne réussirez jamais.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Bienvenue à tous mes collègues sénateurs à la fin de ce bel été. Il a fait très beau dans l’Est du Canada. Je ne sais pas si dans l’Ouest, il a fait aussi beau.

Bienvenue, monsieur McKitrick. On sait que le premier ministre Trudeau a annoncé récemment son intention de signer un accord de libre-échange avec la Chine. On connaît les besoins de la Chine en matière d’énergie, surtout en matière de pétrole. Lorsqu’on regarde la croissance rapide de la vente automobile en Chine, on sait que ce pays aura besoin de beaucoup de ressources pour fournir à sa flotte de véhicules.

Croyez-vous que, sur le plan des discussions entre le Canada et la Chine, les ressources naturelles soient des éléments importants dans un projet de libre-échange?

Ma deuxième question est la suivante : croyez-vous qu’une des conditions pour la signature d’un traité de libre-échange avec la Chine, quant à l’accès aux ressources, serait l’obligation de construire un pipeline, autant dans l’ouest que dans l’est du pays?

[Traduction]

M. McKitrick : J’imagine qu’une des choses qui motive la Chine à conclure un accord avec le Canada serait d’obtenir des dispositions semblables à celles de l’Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, qui comportait un chapitre sur l’énergie, comme vous vous souviendrez peut-être. Ce chapitre empêchait le Canada d’interrompre arbitrairement son approvisionnement aux États-Unis et nous obligeait à lui accorder un accès préférentiel. La Chine cherche peut-être un arrangement semblable. Selon moi, il est peu probable que le pays ajoute une condition qui nous oblige à construire un pipeline. Dans le cadre de négociations commerciales, je pense qu’une telle demande serait considérée comme une intervention excessive dans les délibérations intérieures d’un autre pays.

China, as you pointed out, has considerable need for petroleum and energy resources, and they are actively developing import relationships with other countries. Certainly Canada would be a good supplier for them because of our stability and our historical ties with China. I would imagine that will be a major component of their discussions.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Two things concern me. The first is the American presidential election. One of the candidates, Mr. Trump, intends to review NAFTA. Mr. Trump argues that free trade has hurt job creation in the United States. China is asking for access to our resources. This topic will play a key role in the discussions with Canada.

The transportation of oil by rail worries me because it's increasing. In its discussions with Canada, do you think China could impose the construction of a pipeline as a condition?

[*English*]

Mr. McKittrick: Rather than the Chinese government demanding a pipeline as a condition for signing a trade agreement, it's more likely that private investors from China would want any further investment in the oil sands sector to be conditional on a pipeline being approved. That would make sense from an investment point of view.

The Government of China is free to ask for anything it wants in trade negotiations, but I do think it's very unusual for a government seeking a trade agreement to demand an outcome of another country's own legislative process. That oversteps the authority of trade negotiators, whereas investors are, in my view, quite likely to indicate that they're not prepared to back any further developments in the Western oil and gas sector unless a pipeline is approved and construction is completed or at least is likely to be completed, because they're not getting the world price for the product. They're creating an infrastructure where they're captive to a single buyer. There are other parts of the world where they can invest and have a supply of oil getting the world price.

Senator Unger: Thank you, Dr. McKittrick. I'm from Edmonton, so hearing your words is like music to my ears. I just agree with it so much. And Alberta is in a very desperate situation, which I think you've spoken about.

I have two questions. We're seeing a struggling economy in Alberta being made worse by questionable environmental measures, and I'm thinking of a carbon tax, first an Alberta one and then a federal one to come, and a greenhouse-gas cap on oil sands emissions along with that moratorium on the West Coast, and who knows how that will go.

Comme vous l'avez souligné, la Chine a grandement besoin de ressources pétrolières et énergétiques, et elle est activement en train d'établir des relations d'importation avec d'autres pays. Le Canada serait assurément un fournisseur de choix en raison de sa stabilité et des liens historiques entre les deux pays. J'imagine que ce sera une composante majeure des pourparlers.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Il y a deux éléments qui me préoccupent; d'abord, les présidentielles américaines, dont l'un des candidats, M. Trump, a comme objectif de revoir l'ALENA. M. Trump prétend que le libre-échange a eu un impact négatif sur la création d'emplois aux États-Unis. La Chine demande l'accès à nos ressources. Ce sujet sera donc au cœur des discussions avec le Canada.

Le transport du pétrole par train m'inquiète, car il augmente. Croyez-vous que, dans le cadre des discussions avec le Canada, la Chine pourrait imposer comme condition la construction d'un pipeline?

[*Traduction*]

M. McKittrick : Au lieu que le gouvernement chinois exige la construction d'un pipeline comme condition à la signature d'un accord commercial, il est plus probable que les investisseurs privés chinois demandent que tout investissement futur dans le secteur des sables bitumineux soit conditionnel à l'approbation d'un projet de pipeline. Voilà qui serait logique du point de vue d'un investisseur.

Le gouvernement chinois est libre de demander n'importe quoi dans le cadre des négociations commerciales, mais je trouverais très inusité qu'un gouvernement qui souhaite signer un accord commercial exige que le processus législatif d'un autre pays donne un résultat donné. Une telle demande outrepasserait le pouvoir des négociateurs commerciaux. En revanche, les investisseurs pourraient très bien dire qu'ils ne sont pas prêts à appuyer de nouvelles exploitations du secteur pétrolier et gazier de l'Ouest à moins qu'un projet de pipeline ne soit approuvé et que la construction ne soit terminée ou du moins susceptible de l'être, étant donné que le produit n'est pas vendu aux cours mondiaux. L'infrastructure fait en sorte que les investisseurs sont à la merci d'un seul acheteur. Ils peuvent toutefois investir dans d'autres régions du monde en échange d'un approvisionnement en pétrole aux cours mondiaux.

La sénatrice Unger : Merci, monsieur McKittrick. Je viens d'Edmonton, et c'est un vrai plaisir d'entendre vos propos. Je suis tout à fait d'accord. Aussi, la situation de l'Alberta est fort désespérée, et vous en avez parlé.

J'ai deux questions. Nous constatons que la situation économique difficile de l'Alberta est aggravée par des mesures environnementales douteuses. Je pense notamment à la taxe à venir sur le carbone, d'abord en Alberta et ensuite à l'échelle fédérale, à un plafonnement des émissions de gaz à effet de serre pour les sables bitumineux, de même qu'au moratoire sur la côte Ouest, et qui sait comment les choses vont évoluer là-bas.

Do you think the government is striking the right balance between the economy and environmental protection? Again, I'm thinking of mostly my Alberta premier, who imposed these taxes with no quid quo pro with anybody else. What can the federal government do to make sure that the economy and environmental concerns stay in balance?

Mr. McKittrick: As I mentioned in my presentation, I could have flooded you with more data on this same point. We have made dramatic improvements in air quality in Canada, right across the country but including out West, as a result of historical policy decisions but also through the development of better technology and cleaner motor vehicles. We have a mix of regulatory measures now that I think represents a perfectly adequate handling of the desire to have reliable, inexpensive motor fuels and energy supplies, and air quality and water quality and other similar things that we seek.

I am concerned, for instance, about the current discussion of a carbon tax. I've studied carbon taxes; I did my PhD on them back in the early 1990s, long before most people were thinking about them. The economic argument for carbon taxes assumes that you don't already have a whole mix of regulatory measures in place. If those regulatory measures are already in place, adding a tax on top of them no longer makes economic sense. It doesn't get you any efficiency in the system; it just increases the cost of the existing package of regulations.

The logic of a carbon price is that it sets a ceiling on what you're expecting emitters to pay. It says you're going to have to pay a cost for the emissions you generate, but we don't want that price to go through the roof. We want it to hit a certain level.

The greenhouse-gas cap that you mentioned: Some of my colleagues have looked at what that translates into on a per-tonne-of-emission-reduction basis, and the cost comes to around \$1,000 per megatonne of emissions that are reduced.

In the case of the coal phase-out in Alberta, similarly, sure, there will be some reduction in greenhouse gas emissions, but the cost is anywhere from \$500 to \$1,000 a tonne. The biofuels mandate is another one introduced at the federal level. It's hard to put exact numbers on it, but the cost, again, would be well over \$300 a tonne to the economy for each tonne of greenhouse gases that are reduced.

Those are cases where, for the benefits we get, we couldn't possibly value those benefits anywhere near the costs that are being imposed. So the situation that we had up until now I think represented a pretty good balance of our priorities, and the results were very clear, as I've mentioned: improved air quality, improved motor vehicle efficiency, development of the oil and gas sector, and access for households to low-cost energy supplies, most of them produced domestically.

I would think that now we're moving seriously into overkill on the environmental regulation side and pursuing smaller and smaller benefits at higher and higher costs. Those costs are real,

Pensez-vous que le gouvernement a trouvé le juste équilibre entre l'économie et la protection de l'environnement? Encore une fois, je pense surtout à la première ministre de l'Alberta, qui a imposé ces taxes sans contrepartie pour quiconque. Qu'est-ce que le gouvernement fédéral peut faire pour maintenir l'équilibre entre l'économie et les préoccupations environnementales?

M. McKittrick : Comme je l'ai mentionné dans mon exposé, j'aurais pu vous inonder de données sur ce sujet. Nous avons amélioré considérablement la qualité de l'air d'un bout à l'autre du pays, y compris dans l'Ouest. C'est attribuable à des décisions politiques historiques, mais aussi au développement de technologies améliorées et de véhicules automobiles propres. Nous avons désormais un ensemble de mesures réglementaires qui représente une gestion tout à fait adéquate du désir de bénéficier d'approvisionnements en carburant et en énergie qui sont fiables et peu coûteux, de préserver la qualité de l'air et de l'eau, et d'atteindre d'autres objectifs semblables.

Je m'inquiète par exemple de la discussion actuelle concernant la taxe sur le carbone. J'ai étudié ce genre de taxes; c'était d'ailleurs le sujet de ma thèse au début des années 1990, bien avant que la plupart des gens y songent. L'argument économique en faveur d'une taxe semblable suppose qu'il n'y a pas déjà un ensemble de mesures réglementaires. Si de telles mesures réglementaires sont déjà en place, il n'est plus logique sur le plan économique d'y ajouter une taxe de plus. Cette taxe n'améliore pas l'efficacité du système, et elle ne fait qu'augmenter le coût de l'ensemble des règlements déjà en place.

Le prix du carbone vise à fixer un plafond sur ce que les émetteurs doivent payer. Chacun doit payer pour ses émissions, mais nous ne voulons pas que ce prix grimpe en flèche. Nous souhaitons qu'il atteigne un plafond.

Pour ce qui est du plafond d'émissions de gaz à effet de serre dont vous avez parlé, certains de mes collègues se sont penchés sur le coût par tonne de réduction d'émissions, et on parle ici d'environ 1 000 \$ par mégatonne d'émissions qui sont réduites.

Dans le cas de l'élimination progressive du charbon en Alberta, il y aura évidemment une certaine réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais le coût varie entre 500 et 1 000 \$ la tonne. Les objectifs de production de biocarburants sont une autre mesure mise en place à l'échelle fédérale. Il est difficile de chiffrer cette mesure, mais encore une fois, on parle de plus de 300 \$ pour chaque tonne de réduction.

Ce sont des cas où on ne peut pas comparer les avantages aux coûts que cela engendre. Par conséquent, la situation que nous avons connue jusqu'à présent, selon moi, représentait un bon équilibre de nos priorités, et les résultats sont très nets, comme je l'ai dit : amélioration de la qualité de l'air et de l'efficacité des véhicules, développement des secteurs pétroliers et gaziers et approvisionnement énergétique abordable pour les ménages, dont la plupart des sources d'énergie sont produites au pays.

Je considère qu'il ne faut pas exagérer au chapitre de la réglementation environnementale, car plus on pousse dans cette direction, moins on obtient d'avantages et plus les coûts sont

and in the case of Alberta they're going to add to a burden. Now is certainly not the time you'd want to be adding to the burden of Alberta. As you know, there are serious employment consequences of the decline in the oil and gas sector.

Your premier might have been hoping that with some high-profile environmental policy initiatives, this magical social licence would appear, but even her own party didn't back her. And the people who were opposed to pipelines two years ago remain opposed today. I think nothing will bring them onside. Again, it's a matter of you're not going to get unanimous support, and there's a certain constituency out there that just won't be brought onside no matter what.

Senator Unger: Thank you very much. I know that we will never get everyone onside, but when, just recently, a group of First Nations announced that they were forming this particular group in direct opposition to Alberta's oil sands, that is anti-oil sands sentiment, I think, if I've ever heard it. The groups seem to almost be amorphous. They get bigger, and then they go less vocal for a while.

What would be a way for us to combat this sentiment that a pipeline might actually get approved?

Mr. McKittrick: I looked at the news coverage of the formation of the First Nations group that you mentioned. I was trying to understand the specific argument. What was the specific concern that they were raising? I found it a little difficult to pin down what their particular concerns were. That makes it difficult to know how to respond. If there are specific issues related to land management or air emissions or things like that, then you can start to get into the numbers and see what the concerns are and how they can be addressed. If, however, it's just purely conceptual, if they're just saying, "Under no circumstances will we agree to this," then in effect they're announcing that they don't want to be part of the discussion. I don't know, at that point, what can be done to make a happy resolution.

I did notice, though, in the same news coverage, that there are other First Nations groups that have experienced the benefits of development on and around their lands, and they have a different story to tell, which is that it brought opportunities and that they were able to work out arrangements that were beneficial to all sides. I would hope that's a conversation that can happen in the First Nations community, that some of the very conceptual concerns that don't seem to be rooted in specifics could be addressed by having the groups talk among themselves to find out what the actual experience was of Native groups that have made partnerships and had development take place on their lands.

Senator Black: Doctor, I'm very appreciative of your presentation this morning. Just like Senator Unger, I'm also a senator from Alberta. Before I came to the Senate, I founded the Energy Policy Institute of Canada. I can tell you that over the

élevés. Ces coûts sont bien réels, et dans le cas de l'Alberta, ils pourraient alourdir son fardeau, à un moment qui n'est certainement pas opportun, compte tenu des graves conséquences sur l'emploi du déclin dans les secteurs pétrolier et gazier.

Votre première ministre espérait qu'en prenant des initiatives en matière de politiques environnementales hautement médiatisées, l'acceptabilité sociale serait au rendez-vous, comme par magie, mais même son propre parti ne l'a pas appuyée. Et les gens qui s'opposaient aux pipelines il y a deux ans le sont toujours aujourd'hui. Rien ne va les faire changer d'avis. On ne pourra pas obtenir l'unanimité, car il y a de nombreux électeurs qui, quoiqu'il arrive, ne seront jamais favorables à cette idée.

La sénatrice Unger : Merci beaucoup. Je sais que nous ne pourrions jamais obtenir l'appui de tout le monde, mais tout récemment, des chefs des Premières Nations ont annoncé qu'ils uniraient leurs forces pour contester l'exploitation des sables bitumineux en Alberta. Ce regroupement semble presque amorphe. Il a pris de l'ampleur, puis il se fait discret depuis un certain temps.

Comment pourrait-on les faire changer d'avis pour, finalement, en arriver à l'approbation d'un projet de pipeline?

M. McKittrick : J'ai vu ce reportage sur ce regroupement de Premières Nations dont vous avez parlé. J'ai essayé de bien comprendre leurs arguments. Quelles sont les préoccupations qui les motivent à agir ainsi? J'ai eu du mal à les cerner. Il est d'autant plus difficile d'y répondre. S'ils ont des préoccupations précises concernant la gestion des terres ou les émissions atmosphériques, entre autres, on pourrait à ce moment-là leur fournir des chiffres et leur expliquer comment on pourrait remédier à leurs préoccupations. Si, toutefois, ce n'est qu'une question de concept, et qu'ils affirment qu'en aucun cas, ils n'approuveront ces projets, il est évident qu'ils ne veulent pas prendre part à cette discussion. Par conséquent, je ne vois pas ce qu'on peut faire pour en arriver à une solution positive.

Cependant, dans ce même reportage, j'ai vu qu'il y avait d'autres groupes des Premières Nations qui avaient pu bénéficier des avantages de l'exploitation de ces ressources sur leur territoire et à proximité, et ils ont une tout autre histoire à raconter. Ils estiment que des projets leur ont ouvert des débouchés et permis de conclure des ententes avantageuses pour toutes les parties. J'espère que c'est un dialogue qui pourra se tenir au sein des collectivités des Premières Nations et qu'on pourra régler certaines des préoccupations, du point de vue conceptuel, qui ne semblent pas fondées en amenant ces groupes à discuter entre eux des avantages qu'ils ont pu tirer des partenariats et de l'exploitation des ressources sur leurs terres.

Le sénateur Black : Monsieur, je vous suis très reconnaissant de nous avoir présenté cet exposé ce matin. Tout comme la sénatrice Unger, je viens de l'Alberta. Avant d'arriver au Sénat, j'ai fondé l'Institut canadien de politique énergétique. Je peux vous dire

10 years in which I've been involved in these conversations, your presentation is as rational and as refreshing and as focused as any I have heard. Thank you very much for that.

Please tell me that you're going to get this message out. I'm glad you're here with us today. I'm glad this is being televised. But you have a rational point of view and, I would also say, a balanced point of view. So please, through your role, through your Frontier institute, through the offices of the various senators, if we can make you available in various places to express this point of view and you have the courage, which you obviously do, to do it, we would want to be helpful.

Mr. McKittrick: I'm glad that my presentation has been helpful. I understand you have a very difficult job to do. I can imagine that not every witness that you've had has been onside with pipeline development, as I am. I'm a professor at a public university, and I'm at your service to make my research available. The presentation that I have here I'll post on the Internet and disseminate it that way.

Other than that, you've raised the question of whether I could be available to disseminate this information in other forums, and, by all means, I'm happy to give you any assistance that I can.

Senator Black: We'll certainly give some thought to that.

I have a question as well. Your focus this morning was, appropriately, on pipelines, and we're grateful for that. Could you please indicate whether your views apply to the approval of LNG projects on the West Coast of Canada?

Mr. McKittrick: To be honest, I have not looked at all at LNG. In principle, I think there are regulatory processes. Given the way Canada does these things, I would expect the energy regulators are very thorough and consider all the risks and the benefits and the costs appropriately. But there will always be specific aspects of them, especially dealing with the West Coast geography and tanker traffic, that I don't know anything about, so I'll leave that one aside.

Senator Eggleton: Let me ask you about a comment you made twice. You said that time is not on the government's side. Is time on the industry's side? We have a situation where the National Energy Board is seized with the matter, and they're in a bit of a muddle, so it seems, at the moment. It is taking longer and will still take longer. There is the economics of oil. The Americans are becoming more self-sufficient. There are other means of getting oil and gas that are being explored, fracking, for example. The price of oil, of course, does not lend itself very well to development of the oil sands at the moment, or further development of the oil sands, and this has involved some lack of investor confidence in Alberta oil. When you put all that together and look at the timing that this is going on, you talk about the government having political capital. It also has a lot of

qu'au cours des 10 dernières années où j'ai pris part à ce débat, j'ai rarement entendu un discours aussi rationnel, rafraîchissant et ciblé que le vôtre. Merci beaucoup.

Je vous en prie, dites-moi que vous continuerez à transmettre votre message. Je suis ravi que vous soyez des nôtres aujourd'hui. Et surtout, je suis heureux que la séance soit télévisée. Votre point de vue est rationnel et, je dirais même, très équilibré. Par conséquent, dans votre rôle, que ce soit par l'entremise du Frontier Centre ou des bureaux des divers sénateurs — et nous pourrions même vous fournir une tribune pour que vous puissiez exprimer votre point de vue —, vous avez le courage nécessaire pour prendre la parole et nous voulons vous aider à répandre la bonne nouvelle.

M. McKittrick : Je suis heureux que vous ayez trouvé mon exposé utile. Je sais que vous n'avez pas une tâche facile. Je peux concevoir que ce ne sont pas tous les témoins que vous avez convoqués qui sont favorables à l'exploitation des pipelines, comme je le suis. Je suis professeur dans une université publique, et je mets mes recherches à votre disposition. Je vais publier mon exposé d'aujourd'hui sur Internet.

Par ailleurs, vous m'avez demandé si je pouvais exprimer mon point de vue sur d'autres tribunes, et je serais très heureux de pouvoir vous aider.

Le sénateur Black : Nous allons certainement y réfléchir.

J'ai une question également. Votre exposé de ce matin portait principalement sur les pipelines, et nous vous en remercions. Toutefois, pourriez-vous nous dire ce que vous pensez de l'approbation des projets de gaz naturel liquéfié sur la côte Ouest du Canada?

M. McKittrick : Honnêtement, je ne me suis pas du tout penché sur ce dossier. En principe, il y a des processus réglementaires. Étant donné les procédures bien établies au Canada, je m'attendrais à ce que les organismes de réglementation en matière d'énergie soient très rigoureux et qu'ils analysent convenablement les risques, les avantages et les coûts. Toutefois, il y aura toujours des aspects précis dont il faudra tenir compte, que ce soit la géographie de la côte Ouest ou la circulation des pétroliers, et comme je ne sais pas grand-chose à ce sujet, je préférerais m'abstenir de répondre.

Le sénateur Eggleton : Si vous me permettez, j'aimerais vous poser une question au sujet d'un commentaire que vous avez fait à deux reprises. Vous avez dit que le temps jouait contre le gouvernement. Joue-t-il en faveur de l'industrie? L'Office national de l'énergie a été saisi du dossier, et il semble qu'il nage en pleine confusion en ce moment. Je suppose qu'il lui faudra encore plus de temps. Il y a des aspects économiques qui entrent en ligne de compte. Les Américains deviennent de plus en plus autonomes. On est en train d'explorer d'autres façons d'extraire le pétrole et le gaz, par exemple, au moyen de la fracturation. Évidemment, le prix du pétrole ne favorise pas l'exploitation des sables bitumineux à l'heure actuelle, ou plutôt l'exploitation accrue des sables bitumineux, et cela a notamment entraîné un manque de confiance de la part des investisseurs dans le pétrole albertain.

political capital in the First Nations community. It has talked a lot about those issues. Here we have the First Nations community coming up on the other side of this issue, or at least some of them are. They have, of course, not only a general environmental concern, like all of us would have environmental concerns, but they also have the specifics of it being the land that they're on, or the land that they're on being affected by what might happen adjacently.

When you throw all that together, is time really not against the industry on this as much as it is against the government?

Mr. McKittrick: If I understand your point, it is conceivable that you might get to the end of a process where the government clears the way and says, "We approve this. Go ahead and build a pipeline," and then the industry might come back and say, "Well, we're not going to build it anymore because the economics don't work any longer." In that sense, it may be that time is on neither side.

If that's their decision, then that's the one you go with. You don't want to get into a "white elephant" that costs more than any revenues that would ever be generated.

My point here is that if you look at historical resource development, historical projects in Canada, and the era of C.D. Howe and the early pipelines that were built, you could argue that there wasn't enough consultation then, but those were still processes that were measured in months and a few years. The pipeline approvals process now is so long, I just can't imagine any company seriously wanting to invest in this or any major firm being willing to run the gauntlet of the layer after layer after layer where everybody seems to have a veto.

The situation that we're in — for instance, since the financial crisis in 2008, the U.S. economy hasn't really recovered. They've been eking out 1 or 2 per cent growth, but a lot of that is attributable to large deficits and zero interest rate policy. They have very little internal entrepreneurial growth taking place. Then, if you looked at the news this morning coming out of Europe with the collapsing shares in Deutsche Bank, the European financial system is heading into another period of extreme financial stress.

I know you wouldn't want to use this term, but I think it's a no-brainer at this point to have an interprovincial pipeline going ahead, in one direction at least, to begin getting this resource to a coast. That gives you some much-needed economic opportunities coming forward.

Time is not on your side, though, in the sense that we've had a long stretch of very little Western economic growth. Looking forward, there are indications that not only is it not going to pick up but it's likely to get worse before it gets better.

Senator Eggleton: Just to clarify something on that point: How long do you think it would take, given the current processes at the NEB in their muddled form, before the government would even

Tout cela mis dans la balance, si on tient compte du facteur temps, il ne faut pas oublier que le gouvernement jouit d'un grand capital politique. Il y en a aussi beaucoup du côté des Premières Nations. On a longuement parlé de ces enjeux. Comme on le sait, il y a chez certaines collectivités des Premières Nations une volonté de s'opposer à ces projets. Évidemment, ces collectivités ont non seulement des inquiétudes à l'égard de l'environnement, un peu comme nous tous, mais elles craignent aussi les répercussions sur leurs terres ancestrales ou à proximité.

Lorsqu'on réunit tous les éléments, le temps ne joue-t-il pas contre l'industrie autant qu'il joue contre le gouvernement?

M. McKittrick : Si je comprends bien ce que vous dites, il est possible qu'à l'issue du processus, le gouvernement approuve la construction d'un pipeline, puis que l'industrie ne soit plus intéressée parce que, du point de vue économique, cela ne vaut plus le coût. À cet égard, il se peut que le temps joue contre les deux parties.

Si c'est leur décision, on n'a pas le choix de l'accepter. On ne voudrait pas se retrouver avec un « éléphant blanc » qui coûte plus d'argent que ce qu'il pourrait rapporter.

Si on regarde la façon dont les projets d'exploitation des ressources ont été menés au Canada, à l'époque de l'Institut C.D. Howe et des premiers pipelines, on pourrait dire qu'il n'y a pas eu suffisamment de consultation, mais ce sont des processus qui s'échelonnaient quand même sur plusieurs mois ou quelques années. Aujourd'hui, les processus d'approbation sont excessivement longs, et je peux comprendre que les sociétés soient réticentes à investir dans de tels projets ou à surmonter tous les obstacles qui se posent, alors que tout le monde semble avoir un droit de veto.

Dans la situation actuelle, depuis la crise financière de 2008 dont l'économie américaine ne s'est pas encore remise, on se contente d'un taux de croissance de 1 ou 2 p. 100, qui est en grande partie attribuable aux lourds déficits et à une politique monétaire à taux zéro. Il y a donc très peu de croissance qui découle des entreprises. Si vous suivez l'actualité du côté de l'Europe, avec l'effondrement de l'action Deutsche Bank, on peut s'attendre à ce que le système financier européen éprouve, encore une fois, de graves difficultés.

Je sais qu'on ne veut pas utiliser ce terme, mais je crois que la construction d'un pipeline interprovincial dans une direction, du moins, pour commencer à acheminer cette ressource vers la côte Est une solution incontournable. Nous avons grandement besoin des perspectives économiques qu'offre ce projet.

Le temps ne joue pas en notre faveur, en ce sens que nous avons connu une longue période de faible croissance économique. Tout indique que non seulement la situation ne va pas s'améliorer, mais qu'elle va aussi empirer avant de s'améliorer.

Le sénateur Eggleton : J'aimerais obtenir une précision. Selon vous, compte tenu des processus actuels à l'ONE et de la confusion qui semble y régner, combien de temps cela prendra-t-il

be in a position to make that kind of decision? And then how long would it take to build a pipeline after that? Are we looking at something that's five years down the road — 10 years down the road?

Mr. McKittrick: I don't know how long it would take to build an actual pipeline. It would depend on the route that was approved and the geography involved. We've already seen a case, though, where the NEB has approved a project, and it was approved by the government, and yet it still hasn't proceeded.

That's the sort of situation where, from an investor's point of view, if they can no longer trust that the procedure on paper that they followed in good faith doesn't actually lead to the outcome it was supposed to, then I would say that you tell me how long the approval process is going to take, because it's no longer what was on paper.

Senator Eggleton: I have a second question. These numbers you give about fuel consumption and particular emissions, et cetera, are impressive numbers. I think we all instinctively know there have been improvements in the engines of automobiles and other vehicles — that they are more efficient than they were before — but what about the increase in the volume from 1990 to 2014?

Mr. McKittrick: That goes on the benefits side. That means more people getting access to motor fuels and inexpensive forms of transportation. If those reductions in pollution had been brought about by a big drop in motor fuels consumption, then we would say that people had less access to fuels and were less able to use them. The fact that the two go together means that we have decoupled motor-vehicle transportation from urban air pollution in Canada. So you have a large increase in vehicle usage, more cars on the road, more miles being driven and a 40-per-cent increase in fuel consumption, but at the same time there's a large drop in total tailpipe emissions.

Senator Eggleton: Sure, but there are emissions, and you have many more vehicles than you had at the beginning of this data.

Mr. McKittrick: That's why I'm saying the fact that there are more cars, more fuel consumption — remember, that's beneficial to people. It gives them mobility and gives them the chance to go to places, get to jobs and all the things that people use their cars for. If, at the same time, we have a large drop in vehicle-related emissions, then we've decoupled the two trends.

Senator Eggleton: But, overall, you still have more emissions?

Mr. McKittrick: No, you have much lower emissions.

Senator Eggleton: No, but you have more vehicles. You haven't taken that into consideration, though.

Mr. McKittrick: You might have more congestion if you haven't been building enough roads for the vehicles, but you have lower emissions.

avant que le gouvernement soit en mesure de prendre ce type de décision? Et combien de temps faudra-t-il pour construire un pipeline? Parle-t-on de 5 ans, de 10 ans?

M. McKittrick : Je ne pourrais pas répondre à cette question. La construction d'un pipeline dépend du trajet qui aura été adopté et des difficultés sur le plan géographique. Je sais qu'il y a un projet qui a été approuvé par l'ONE et le gouvernement, et rien ne s'est encore concrétisé au moment où je vous parle.

Si les investisseurs ne peuvent plus se fier aux procédures établies qu'ils ont respectées de bonne foi pour obtenir les résultats escomptés, c'est plutôt à vous de me dire combien de temps va durer le processus d'approbation, puisque ce qui est écrit ne vaut plus rien.

Le sénateur Eggleton : J'ai une deuxième question. Les chiffres que vous nous avez donnés au sujet de la consommation de carburant et des émissions spécifiques sont très impressionnants. Nous savons tous que les moteurs automobiles ont évolué — ils sont beaucoup plus efficaces que par le passé —, mais qu'en est-il de l'augmentation du volume entre 1990 et 2014?

M. McKittrick : Cela s'ajoute à la colonne des avantages. Cela signifie que plus de gens ont accès à du carburant et à des moyens de transport abordables. Si la réduction de la pollution était attribuable à une diminution importante de la consommation de carburant, à ce moment-là, on pourrait dire que les gens ont eu moins accès au carburant et qu'ils étaient moins en mesure de l'utiliser. Le fait que les deux évoluent en parallèle signifie qu'au Canada, nous avons dissocié le transport par véhicule automobile de la pollution atmosphérique en milieu urbain. Malgré une augmentation importante du nombre d'automobiles sur nos routes et du nombre de kilomètres parcourus et une hausse de 40 p. 100 de la consommation de carburant, les émissions d'échappement ont diminué considérablement.

Le sénateur Eggleton : Bien sûr, mais il y a des émissions, et on a plus de véhicules qu'on en avait au début de ces données.

M. McKittrick : C'est pourquoi je dis que le fait que l'on compte plus d'automobiles sur nos routes et que l'on consomme plus de carburant est bénéfique pour les gens. Cela leur offre une plus grande mobilité et leur permet de se déplacer, de se rendre au travail et tout ce à quoi sert une voiture. Si, parallèlement, on constate une importante diminution des émissions polluantes automobiles, c'est parce qu'on a dissocié les deux tendances.

Le sénateur Eggleton : Mais, de façon générale, on a toujours plus d'émissions?

M. McKittrick : Non, on produit moins d'émissions.

Le sénateur Eggleton : Non, mais vous avez plus de véhicules. Vous n'avez pas pris cela en considération.

M. McKittrick : Il se peut qu'il y ait davantage de congestion, parce qu'on n'a pas construit suffisamment de routes pour le nombre de véhicules, mais on produit moins d'émissions.

I'll just follow up on one point. You probably remember Toronto air in the 1960s and the 1970s. The earliest air pollution monitoring station in Toronto is at the corner of Bay and Wellesley. It's a record that goes back to 1962. Most of that data has never been published, but in the mid-1960s, sulphur dioxide in Toronto air was about 150 parts per billion. Today it's less than 4 parts per billion. Particulate concentrations around 1970 in Toronto would have been 150 micrograms per cubic metre. Today it would rarely get up to 30 micrograms per cubic metre.

So all of the increases in economic activity and all the people who have moved in — businesses, industries and all that — have happened at the same time as you've reduced air pollution in Toronto. You've got two good trends that way: You have more economic activity and more income generated, but you have cleaner air.

The Deputy Chair: Before we get to the second round, professor, I have a question for you.

You're an economics professor. It's been about 40 years since I took a few courses in economics, but there are a few principles I do remember, and one is the law of diminishing returns. I'm sure it's one you subscribe to, I would think.

You talk about carbon taxes and this overkill when it comes to regulation. One thing we've noticed — and I've been on this committee and the Energy Committee for five years — is that it seems politicians around the world have a propensity to run head-first, lemming-like, over the cliffs when it comes to taking assets and stranding them. I'm thinking of coal-fired generation and oil-fired generation.

I'd like your opinion on this. I'm not saying we should be building new coal-fired plants, but for example, we have a relatively brand new coal-fired plant in Alberta with about a 25- or 30-year lifespan. We have coal-fired plants in Nova Scotia that have relatively long lifespans. As you said, the Government of Nova Scotia has already included some of this stuff into their pricing.

Do you subscribe to the view that I subscribe to that there seems to be too much of a trend of running toward shutting down these fixed assets with the relative return in regard to the environmental impact not being worth the cost?

Mr. McKittrick: I've looked very closely at the Ontario decision. The Ontario government keeps referring to a cost-benefit analysis that was done in 2005. At the time of that study, they had completed retrofitting only four of the 12 coal-fired generating units; between Lambton and Nanticoke, there are 12 units.

The data showed from the retrofit that by installing the pollution-control equipment, they eliminated 95 per cent of the particulate emissions from the smokestacks and 70 per cent of the

J'aimerais soulever un point. Vous vous souviendrez probablement de la qualité de l'air à Toronto dans les années 1960 et 1970. La première station de surveillance de la pollution atmosphérique a vu le jour à Toronto à l'intersection des rues Yonge et St. Clair, si je ne me trompe pas. On a des données qui remontent à 1962. La plupart de ces données n'ont jamais été publiées, mais au milieu des années 1960, le niveau d'anhydride sulfureux à Toronto était d'environ 150 parties par milliard. Aujourd'hui, il se situe en dessous de quatre parties par milliard. La concentration de particules dans les années 1970 à Toronto atteignait 150 microgrammes par mètre cube. Aujourd'hui, elle dépasse rarement 30 microgrammes.

Malgré l'accroissement de l'activité économique et un afflux de gens et d'entreprises dans cette ville, on a réduit la pollution atmosphérique. On obtient donc deux bonnes tendances : on stimule l'économie, on génère des revenus et on respire un air plus pur.

Le vice-président : Avant d'entamer le second tour, monsieur, j'aurais une question à vous poser.

Vous êtes un professeur d'économie. Mes cours d'économie remontent à 40 ans, mais je me souviens de quelques principes, dont celui de la loi des rendements décroissants. Je suis sûr que c'est un principe auquel vous adhérez également.

Vous avez parlé de la taxe sur le carbone et de la réglementation excessive. L'une des choses que j'ai remarquées — et je siège à ce comité ainsi qu'au Comité de l'énergie depuis cinq ans —, c'est que les politiciens partout dans le monde ont tendance à foncer tête première lorsqu'il s'agit de prendre des actifs et de les laisser en plan. Je pense notamment aux centrales alimentées au charbon et au mazout.

J'aimerais avoir votre opinion là-dessus. Je ne dis pas que nous devrions construire de nouvelles centrales au charbon, mais par exemple, il y a une centrale alimentée au charbon relativement nouvelle en Alberta qui a une durée de vie de 25 ou 30 ans. Nous avons des centrales au charbon en Nouvelle-Écosse qui ont également une longue durée de vie. Comme vous l'avez dit, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse en a déjà tenu compte dans ses prix.

Croyez-vous comme moi qu'on semble avoir trop tendance à fermer hâtivement ces immobilisations corporelles parce que le rendement relatif à l'impact environnemental ne vaut pas le coût?

M. McKittrick : J'ai étudié attentivement la décision de l'Ontario. Le gouvernement de l'Ontario fait continuellement référence à une analyse coûts-avantages faite en 2005. À cette époque, seulement 4 des 12 centrales au charbon avaient été rénovées; entre Lambton et Nanticoke, il y a 12 centrales.

Les données relatives aux rénovations ont montré que l'installation du matériel antipollution a permis d'éliminer 95 p. 100 des émissions de particules des cheminées et 70 p. 100

NOx emissions. When the engineering company that did the air quality simulations looked at it, they ran simulations of what would happen to air quality if we were to shut down the coal-fired plants. There were very small reductions in air pollution, because they weren't big contributors to Ontario air pollution. But they also looked at what would happen if we were to just finish the retrofit. You get the same reductions in air pollution, just by finishing the retrofit.

In fact, with the NOx, if you replace the coal-fired capacity with natural gas capacity, you get more NOx emissions because the natural gas plants had slightly higher emissions of NOx compared to the coal-fired plants. That was a case where they could have got the air quality improvements at a fraction of the cost simply by completing the retrofit that was already under way.

In the case of Alberta, it would be the same story. As you mentioned, there's some younger units out there that have a long lifespan. It's not just that the government has rushed to always be seen tightening the regulations, but they get into more dramatic gestures, like shutting down the coal-fired power plants rather than simply finishing what they'd already started, which was a major retrofit. Not cheap, but nothing compared to the cost of the Green Energy Act, but it would have given them the same benefits on air pollution reductions.

So it's both the tendency to overkill, but also the tendency to prefer dramatic gestures that aren't smart in the end.

Senator Mercer: I think you failed to take into account the political benefit that gets weighed in by politicians making decisions on the closing of coal-fired plants. That's a separate subject.

Senator MacDonald drew attention to the fact that you are an economist, and I think that's an important aspect that we need to talk about, because in the discussion about a free trade deal with China, if you were advising the Chinese government, it would seem to me that they would be keen on a free trade agreement, but they would also be keen on us being able to get our product from Alberta and Saskatchewan to tidewater. Would you not agree with that?

Mr. McKittrick: Yes. It's in their interest to see the global supply of petroleum increase because, other things being equal, that will push the world price down a little bit.

China, though, has access to oil anywhere in the world. I think for them perhaps an issue is the stability and security of the supply, and Canada would be an attractive supplier that way compared to some places in the Middle East.

I have no insight, to be honest, into the Chinese bargaining position, but for something like crude oil, there are a lot of suppliers out there. I don't think they would be too concerned if Canada never got its act together on this.

des émissions de NOx. La société d'ingénieurs chargée d'évaluer la qualité de l'air a simulé ce qui arriverait à la qualité de l'air si on fermait les centrales au charbon. Il y aurait de très petites réductions de la pollution atmosphérique parce que les centrales ne contribuent pas beaucoup à la pollution de l'air en Ontario. La société a aussi évalué ce qui arriverait si on finissait les rénovations. Elle a découvert qu'on obtiendrait les mêmes réductions de la pollution atmosphérique juste en terminant les rénovations.

De fait, en remplaçant le charbon par du gaz naturel, on augmente les émissions de NOx puisque les centrales au gaz naturel produisent un peu plus d'émissions de NOx que les centrales au charbon. Dans ce cas-là, on aurait pu améliorer la qualité de l'air à une fraction du coût en terminant simplement les rénovations déjà commencées.

La situation serait la même en Alberta. Comme vous l'avez dit, il y a des centrales récentes qui ont une longue durée de vie. Non seulement le gouvernement se hâte sans cesse de montrer qu'il resserre la réglementation, mais il pose aussi des gestes d'éclat; par exemple, il ferme les centrales au charbon au lieu de simplement terminer ce qu'il avait déjà entrepris : les rénovations majeures. C'est coûteux, mais ce n'est rien comparativement à la Loi sur l'énergie verte, et il aurait obtenu les mêmes réductions de la pollution atmosphérique.

Il y a donc à la fois la tendance de prendre des mesures excessives, mais aussi celle de préférer des gestes d'éclat qui ne donnent pas des résultats intelligents.

Le sénateur Mercer : Je pense que vous avez omis l'avantage politique dont les politiciens tiennent compte lorsqu'ils prennent des décisions sur la fermeture des centrales au charbon. C'est un autre sujet.

Le sénateur MacDonald a souligné que vous êtes économiste. Selon moi, c'est un aspect important dont nous devons parler. Dans la discussion au sujet d'un accord de libre-échange avec la Chine, si vous conseilliez le gouvernement chinois, il me semble qu'il serait pour un accord de libre-échange, mais qu'il tiendrait aussi à ce que nous puissions transporter notre produit de l'Alberta et de la Saskatchewan jusqu'aux ports de mer. Êtes-vous d'accord?

M. McKittrick : Oui. C'est dans son intérêt que l'approvisionnement mondial en pétrole augmente parce que, toutes choses étant égales par ailleurs, cela fera un peu baisser le prix mondial.

Toutefois, la Chine peut obtenir du pétrole n'importe où dans le monde. Pour elle, je pense que la stabilité et la sécurité de l'approvisionnement sont des facteurs importants; à cet égard, le Canada serait un fournisseur intéressant comparativement à certains endroits au Moyen-Orient.

Franchement, je ne connais pas la position de négociation de la Chine, mais pour un produit comme le pétrole brut, les fournisseurs sont nombreux. Je ne pense pas qu'elle serait trop inquiète si le Canada n'arrivait pas à prendre la situation en main.

Senator Mercer: Well, I also noted that in your presentation you didn't take favour with either the western pipeline or Energy East. You showed no preference.

Senator MacDonald and I are on a bit of a mission, as we talk at all of these sessions, to make sure that people understand that Energy East, in our opinion, shouldn't end in Saint John, New Brunswick. It should end at the Strait of Canso in Nova Scotia. That's where the oil that we import comes into the country. We already have the large storage tanks to receive the oil. There's no reason why we can't store the product as we're preparing to export. It makes a lot of sense to continue the pipeline beyond the Irving refinery in Saint John to the Strait of Canso in Nova Scotia.

The vital point for all of those people who are opposed to pipelines is that that avoids building a terminal out in the very environmentally sensitive Bay of Fundy. The Strait of Canso is on the Atlantic Ocean. It already has a proven record of being able to ship product.

You made no comment about that. I'm just curious as to why no comment on either pipeline.

Mr. McKittrick: Well, I was told I only have seven minutes.

Senator Mercer: You're one of the first witnesses ever to pay attention to that.

Mr. McKittrick: No, I haven't expressed an opinion on that because I think once you get past the conceptual issue of are you going to get Alberta oil to tidewater, at that point it becomes a question for the engineers and accountants about which is the most cost-effective way to do it.

Now, it makes sense to exploit infrastructure that's already there rather than trying to build brand new infrastructure, so to that extent the twinning of an existing pipeline or the use of pipeline capacity that's already there, repurposed to another output, those are benefits that need to be taken into account. They may, in the end, not be decisive. It would depend on the specifics of the project.

Senator Mercer: Senator MacDonald always wants to point out the fact that we do already have a pipeline in Nova Scotia which is shipping natural gas from the Sable Island fields through to the United States, which is our main market, but he also points out the fact that we're probably going to run out of gas in 18 months. So if we have a pipeline that's there, we can use it.

The technology is beyond me, but somehow we reverse that. We're almost at the Strait of Canso as it is, and it already goes through New Brunswick to the American market, so twinning it, improving it, whatever they need to do, it follows exactly what our witness said is working with existing infrastructure.

Le sénateur Mercer : J'ai aussi remarqué que durant votre exposé, vous n'avez appuyé ni le pipeline dans l'Ouest ni celui d'Énergie Est. Vous n'avez montré aucune préférence.

Le sénateur MacDonald et moi nous sommes donnés pour mission, en quelque sorte, de faire comprendre à tous, durant les séances du comité, que selon nous, l'oléoduc d'Énergie Est ne devrait pas se terminer à Saint John, au Nouveau-Brunswick, mais plutôt dans le détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse. C'est là que le pétrole que nous importons entre au pays. Nous avons déjà les grands réservoirs nécessaires pour recevoir le pétrole. Il n'y a aucune raison pour laquelle nous ne pourrions pas entreposer le produit destiné à l'exportation. C'est très logique de prolonger l'oléoduc au-delà de la raffinerie Irving située à Saint John, pour aller jusqu'au détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse.

Le point essentiel à souligner pour tous les opposants aux pipelines, c'est que de cette façon, on évite de construire un terminal dans la baie de Fundy, qui est très fragile sur le plan environnemental. Le détroit de Canso communique avec l'océan Atlantique. On sait déjà qu'il peut servir à expédier des produits.

Vous n'avez pas du tout parlé des deux pipelines. Je me demande simplement pourquoi.

M. McKittrick : Bien, on m'a dit que j'avais seulement droit à sept minutes.

Le sénateur Mercer : Vous êtes un des premiers témoins à tenir compte de cette restriction.

M. McKittrick : Non, je n'ai pas donné d'opinion à ce sujet parce que selon moi, une fois qu'on a répondu à la question conceptuelle concernant le transport du pétrole de l'Alberta aux ports de mer, il revient aux ingénieurs et aux comptables de déterminer quelle méthode est la plus rentable.

Or, c'est logique d'exploiter de l'infrastructure déjà en place plutôt que de tenter de construire de la nouvelle infrastructure. Dans cette mesure, le jumelage avec un pipeline actuel ou l'utilisation de ressources existantes en matière de pipelines, converties à une autre fin, sont des avantages qu'il faudrait prendre en considération. Au bout du compte, c'est possible que ce ne soit pas des facteurs décisifs. Cela dépendrait des particularités du projet.

Le sénateur Mercer : Le sénateur MacDonald souligne toujours qu'il y a déjà un pipeline en Nouvelle-Écosse qui transporte le gaz naturel des champs de l'île de Sable jusqu'aux États-Unis, notre marché principal. Or, il souligne aussi que nous allons probablement épuiser les réserves de gaz dans 18 mois. Ainsi, s'il existe déjà un pipeline, nous pouvons nous en servir.

La technologie est au-delà de mes compétences, mais d'une façon quelconque, nous le renversons. Nous sommes déjà presque rendus au détroit de Canso, et le pipeline passe déjà par le Nouveau-Brunswick pour se rendre au marché américain; le jumeler, l'améliorer, faire ce qui doit être fait, cela correspond exactement à ce que notre témoin a dit au sujet d'utiliser l'infrastructure actuelle.

[Translation]

Senator Boisvenu: I want to speak about the carbon tax. We know the government wants to encourage the provinces to apply the carbon tax. In your presentations, I noticed you're more inclined to attribute global warming to an earth cycle rather than to industrialization or the use of hydrocarbons.

What would be the point of a carbon tax if you don't attribute the increase in greenhouse gases to humans? Also, how would a carbon tax affect natural resource development in Canada?

[English]

Mr. McKittrick: I would correct you on the first point. I don't think I've ever written on climate cycles. That's a specific topic: Milankovitch cycles, solar cycles. I haven't written on that or tried to assess their role.

I have written on the assessment of models and their projections versus observations. There, the evidence from my own work, but also from a lot of other people, including the last Intergovernmental Panel on Climate Change report, is that models are currently overestimating the rate of warming across the board.

That goes to the assumption of, okay, there's an effect of greenhouse gases, but is it a weak effect or a strong effect? There, I would say, as you look at the Intergovernmental Panel on Climate Change report and also the extensive literature behind it, it's a very serious open question, and it has a huge effect on the economics.

At the end of this week, I will be making a presentation at the Canadian Resource and Environmental Economics Study Group. We meet every year. It's my colleagues in environmental economics. I will be presenting current work that I'm doing on what's called the social cost of carbon, the way to calculate the proper tax rate. When we put up-to-date data on climate sensitivity into the economic models — they are called integrated assessment models — the social cost of carbon estimate drops dramatically.

Even if you use the previous numbers, the carbon tax that comes out of an economic model isn't all that high compared to the cost of many of the policies that have already been put in place, but as we get more data, the social cost of carbon estimates, taking into account the up-to-date evidence on climate sensitivity, is certainly not going up. It is, more likely, going down.

Now, that is somewhat of an academic discussion. Most of the discussion around regulations, as far as I can tell, doesn't seem to take too much account of actual estimates of the social cost of carbon. If they did, there are a lot of regulations currently on the

[Français]

Le sénateur Boisvenu : J'aimerais parler de la taxe sur le carbone. On sait que le gouvernement veut inciter les provinces à appliquer la taxe sur le carbone. Dans vos présentations, j'ai pu remarquer que vous attribuez davantage le réchauffement de la planète à un cycle de la terre plutôt qu'à l'industrialisation ou à l'utilisation des hydrocarbures.

Quelle serait l'utilité d'une taxe sur le carbone dans le contexte où vous n'attribuez pas à l'humain l'augmentation des gaz à effet de serre? De plus, quel serait l'impact de la taxe sur le carbone sur le développement des ressources naturelles au Canada?

[Traduction]

M. McKittrick : Je corrigerais votre première observation. Je ne pense pas avoir écrit au sujet des cycles du climat. C'est un sujet précis : les cycles de Milankovitch, les cycles solaires. Je n'ai pas écrit là-dessus et je n'ai pas tenté d'évaluer leur rôle.

Cependant, j'ai écrit au sujet de la comparaison entre l'évaluation des modèles et des prévisions, et les observations. Sur ce plan, ce que mes travaux ont montré, comme ceux de beaucoup d'autres, y compris le dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, c'est qu'à l'heure actuelle, les modèles surestiment généralement le taux de réchauffement.

Il y a une hypothèse que certains gaz produisent un effet de serre, mais la question est de savoir si cet effet est grand ou faible. En lisant le rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat et toute la documentation sur laquelle il s'appuie, vous constaterez qu'il s'agit d'une question ouverte très importante, qui a des répercussions énormes sur l'économie.

À la fin de la semaine, je présenterai un exposé au Groupe d'étude canadien en économie des ressources naturelles et de l'environnement. Nous nous réunissons chaque année. Ce sont mes collègues du domaine de l'économie de l'environnement. Je vais présenter le travail que je fais actuellement sur ce qu'on appelle les coûts sociaux du carbone, la façon de calculer le taux d'imposition adéquat. Lorsqu'on insère les données les plus récentes sur la sensibilité du climat dans les modèles économiques — ce qu'on appelle les modèles d'évaluation intégrée —, l'estimation des coûts sociaux du carbone chute considérablement.

Même si on utilise les données antérieures, on constate que la taxe sur le carbone issue d'un modèle économique n'est pas tellement élevée comparativement au coût de nombreuses politiques déjà adoptées. Toutefois, les dernières données sur la sensibilité du climat montrent que l'estimation des coûts sociaux du carbone n'augmente certainement pas. Au contraire, elle diminue probablement.

Or, c'est un débat plutôt théorique. À ma connaissance, la plupart des discussions concernant la réglementation ne tiennent pas tellement compte de l'estimation réelle des coûts sociaux du carbone. Si c'était le cas, de nombreux règlements qui existent

books that wouldn't have been approved because the marginal cost of the consumer is far above the cost of the carbon that they are meant to address. That's a larger discussion than one you're likely to want to get into, but it does go to the point that given the fact that we already have a lot of regulations that cost more than the likely benefits attached to them, adding a carbon tax on top of that of any kind just doesn't make any sense.

The Deputy Chair: Professor, I have a couple more questions, if you'll indulge me.

You've been quite active in publishing and responding to these concerns. You published an opinion piece in April 2016 suggesting there's no such thing as social licence and the continued pursuit of one is an act of utter folly for Alberta and Canada. I'd like you to elaborate on those views.

Mr. McKittrick: I first heard the term "social licence" in Alberta. It was in a meeting where there were some government officials and academics, and it seemed to be a concern within the bureaucracy. I'd never heard the term before, and I didn't quite understand what they were talking about. But over time what's emerged is an idea that there's a kind of an informal approvals process out there and that certain groups have ownership of it, mainly environmental groups, but other allied groups too, and that they can be brought inside. They can issue this social licence if they get certain concessions.

If you try to nail down who exactly is the agency that issues a social licence, though, good luck. It doesn't seem to be an identifiable group of people, and the requirements for getting a social licence never seem to be clear. I think the experience of the Alberta government is instructive here, that they specifically undertook some fairly onerous regulatory initiatives with the expectation that opponents of resource development would be brought inside, and that didn't happen. As I mentioned, the premier brought in these measures and then wasn't even able to get her own party to back her on these issues.

It was in the aftermath of that that I wrote my column to challenge the whole concept of social licence. I think for the ordinary members of the public what's worrisome about the notion of social licence is that it's not really a democratic process. We have regulatory measures. We have laws in place so that if you want to build a pipeline, in this case, or any other type of public infrastructure, there are laws you have to follow, and any member of the public has a say in what the laws are. The regulatory approvals process that's overseen by Parliament ultimately is answerable to members of the public. But if we get into the social licensing approach, that seems to just be in the hands of whoever can shout the loudest and whoever's prepared to chain themselves to a fence post or shut down a committee hearing. It becomes a form of mob rule, as far as I can see. I think we should focus on ensuring the rule-making process that's

actuellement n'auraient pas été approuvés parce que le coût marginal du consommateur est beaucoup plus élevé que le coût du carbone auquel ils s'attaquent. Vous ne voudrez probablement pas vous lancer dans une discussion aussi vaste, mais cela montre qu'étant donné que nous avons déjà beaucoup de réglementation dont les coûts sont probablement supérieurs aux avantages qui s'y rattachent, ce n'est tout simplement pas logique d'ajouter n'importe quelle forme de taxe sur le carbone.

Le vice-président : J'ai quelques questions supplémentaires, si vous me le permettez, monsieur.

Vous avez beaucoup réagi à ces préoccupations et vous avez beaucoup publié à leur sujet. En avril 2016, vous avez déclaré dans un article d'opinion que le permis social est un mythe et que les efforts déployés pour l'obtenir sont un acte de pure folie de la part de l'Alberta et du Canada. J'aimerais des précisions à ce sujet.

M. McKittrick : J'étais en Alberta la première fois que j'ai entendu le terme « permis social ». C'était durant une réunion à laquelle des représentants du gouvernement et des universitaires participaient, et le concept semblait préoccuper les fonctionnaires. C'était la première fois que j'entendais le terme, et je ne comprenais pas vraiment de quoi ils parlaient. Or, avec le temps, l'idée est née qu'il existe un processus d'approbation informel; que ce processus est dirigé par certains groupes, surtout des groupes environnementalistes, mais aussi d'autres groupes alliés; et qu'on peut aller chercher l'appui de ces groupes. Ils peuvent accorder un permis social s'ils obtiennent certaines concessions.

Cependant, si vous cherchez à savoir exactement quel organisme délivre les permis sociaux, je vous souhaite bonne chance. Cela ne semble pas être un groupe identifiable de personnes, et les exigences à satisfaire pour obtenir un permis social ne sont jamais claires. À mon avis, l'expérience du gouvernement de l'Alberta est significative : il a expressément entrepris des initiatives réglementaires plutôt ardues en s'attendant à obtenir l'appui des opposants à la mise en valeur des ressources, mais ce n'est pas ce qui s'est produit. Comme je l'ai déjà dit, la première ministre a présenté des mesures, mais elle n'a même pas réussi à recevoir l'appui de son propre parti.

C'est à la suite de cela que j'ai écrit mon article pour contester le concept du permis social. À mon avis, ce qui rend la notion du permis social préoccupante pour les citoyens ordinaires, c'est qu'il ne s'agit pas vraiment d'un processus démocratique. Il existe des mesures réglementaires. Pour construire un pipeline, dans ce cas-ci, ou n'importe quel autre type d'infrastructure publique, il faut respecter les lois existantes, et tous les citoyens ont leur mot à dire dans l'élaboration des lois. Au bout du compte, le processus d'approbation réglementaire surveillé par le Parlement est sous l'autorité des citoyens. Or, avec le permis social, l'autorité semble appartenir uniquement à la personne qui crie le plus fort ou à celle qui est prête à s'enchaîner à un piquet de clôture ou à empêcher la tenue d'une séance d'un comité. On a alors affaire à une sorte de voyoucratie, d'après moi. Je suis d'avis que nous devrions nous concentrer sur l'application du processus de réglementation prévu

established in law and answerable through Parliament to the public is the one that we want to have, and if applicants don't meet the test of that rule-making process, then they don't proceed. But if they do and they applied in good faith and did their homework, then they should be allowed to proceed. Then it's incumbent upon the government not to let the people who are going to shout the loudest and shut down the process have their way in the name of social licence.

The Deputy Chair: We have a bit of time left, so one more question for you, and it's about investor confidence in Alberta.

You co-authored a paper in January 2016 for the Fraser Institute about the fall of investor confidence in Alberta. I know there's a lot of money flooding out of Alberta. The article suggests that while some investors already have priced in concerns about oil transport and market access, investor confidence in the province is taking a serious hit. Can you expand on your conclusions about the decline of investor confidence in Alberta? What factors have influenced it, and what can be done about it?

Mr. McKittrick: That paper came about when I asked one of my PhD students at the University of Guelph to look at the stock market valuation of major oil and gas companies and oil service companies in Western Canada to see if decisions that have been made over the past few years regarding the approval of the Keystone XL pipeline and the Northern Gateway pipelines appeared to affect the stock market valuation of the companies. We expected to find a result. When the Obama administration turned down the Keystone XL pipeline, we thought that would take some value off those companies, but it turned out there was no effect on the stock market. These were non-events in the stock market, and that indicates that investors had already anticipated and priced in bad news. Yet, from a completely separate data set, the Fraser Institute's international survey of energy sector investors found that Alberta had dropped considerably in the rankings as a favourable place to invest.

So I co-authored with Ken Green of the Fraser Institute a short essay looking at what explains that, and we could say that it did not appear to be related to the market conditions because the evidence wasn't there from market valuation. From the investor responses, this appeared to be more a response to changing policy conditions and that the concern for Alberta should be that it's difficult to recover your reputation once you've signalled to the world you're not a good place to invest.

I think they will recover. It's certainly not a permanent issue, but the effect was very real in the survey of investor confidence of people around the world. They were looking at Alberta much less favourably now than they did a couple of years ago.

par la loi et surveillé par le Parlement sous l'autorité des citoyens. Si les demandeurs ne répondent pas aux critères de ce processus de réglementation, ils ne peuvent pas aller de l'avant. Or, s'ils répondent aux critères, s'ils ont présenté une demande de bonne foi et s'ils ont fait leur travail, on devrait les autoriser à aller de l'avant. Il revient au gouvernement de ne pas permettre aux personnes qui crient le plus fort et qui empêchent le bon déroulement du processus d'obtenir ce qu'elles veulent en vertu du permis social.

Le vice-président : Comme il nous reste un peu de temps, je vais vous poser une dernière question, au sujet de la confiance des investisseurs en Alberta.

En janvier 2016, vous avez cosigné un article pour l'Institut Fraser au sujet de l'effritement de la confiance des investisseurs en Alberta. Je sais que l'argent sort à flots de l'Alberta. Selon l'article, bien que certains investisseurs aient déjà établi la valeur des effets engendrés par les préoccupations sur le transport du pétrole et l'accès aux marchés, la confiance des investisseurs est fortement atteinte. Pouvez-vous préciser votre conclusion sur l'effritement de la confiance des investisseurs en Alberta? Quels facteurs y ont contribué et que peut-on faire pour y remédier?

M. McKittrick : Cet article est né lorsque j'ai demandé à un de mes étudiants de troisième cycle à l'Université de Guelph de faire une étude pour déterminer si les décisions prises dans les dernières années concernant l'approbation des pipelines Keystone XL et Northern Gateway avaient eu des répercussions sur la valeur boursière des grandes sociétés pétrolières et gazières, ainsi que des entreprises de services pétroliers de l'Ouest canadien. Nous nous attendions à trouver un résultat. Nous croyions que le rejet du pipeline Keystone XL par l'administration Obama diminuerait la valeur des sociétés, mais en réalité, la décision n'a pas eu d'incidence sur le marché boursier. Ces décisions n'ont pas eu d'effet sur la bourse, ce qui montre que les investisseurs avaient anticipé les mauvaises nouvelles et qu'ils en avaient déjà établi la valeur. Pourtant, en se fondant sur des données complètement distinctes, l'Institut Fraser avait établi que l'Alberta avait reculé considérablement dans le classement des endroits où investir, selon une enquête internationale menée auprès des investisseurs du secteur de l'énergie.

J'ai donc cosigné un court essai avec M. Ken Green de l'Institut Fraser, dans lequel nous examinons les raisons du classement inférieur. Les conditions du marché ne semblaient pas en être une, selon les données relatives à la valeur boursière. D'après les réponses des investisseurs, la baisse dans le classement semble plutôt attribuable à la modification des conditions liées aux politiques, et la préoccupation de l'Alberta devrait être que c'est difficile de refaire sa réputation après avoir déclaré au monde qu'on n'est pas un bon endroit où investir.

Je pense que l'Alberta va s'en remettre. Ce n'est certainement pas un problème permanent, mais l'effet a été très réel, comme le montre l'enquête sur la confiance des investisseurs partout dans le monde. Ils voyaient l'Alberta d'un œil beaucoup moins favorable que quelques années auparavant.

The Deputy Chair: Well, Dr. McKitrick, thank you very much for your presentation. It was a very clear-headed and informed discussion this morning.

Mr. McKitrick: My pleasure.

The Deputy Chair: Honourable senators, at tomorrow's meeting we will be beginning our discussion on the final report.

This meeting is adjourned.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, October 4, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

The Deputy Chair: This morning we are continuing the study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada.

Appearing by video conference from Nisku, Alberta, is Todd Halina, Chief Operating Officer for Chemco. Mr. Halina began his career with Chemco Electrical Contractors Limited in 1996. Upon completion of his electrical apprenticeship in 2001, he joined the procurement department. In 2007, Mr. Halina was promoted to Procurement Manager and joined the ownership group. In his current position, Mr. Halina oversees the construction management group.

Todd Halina, Chief Operating Officer, Chemco Electric: Thank you very much for having me this morning and good morning to everyone.

I've been invited to speak on behalf of our organization, and I appreciate the opportunity. We're an industrial contractor based out of Alberta — I know you've learned a little about us — a second-generation leader here in the province of Alberta within our organization.

My family is the founder of this company, and we have strong beliefs around family values, community participation and involvement of all people — men and women of different races and beliefs.

I would like to speak specifically about what the pipelines mean to the province here in Alberta and how I view it as a business owner, as well as a proud Albertan.

Le vice-président : Merci beaucoup pour votre témoignage, monsieur McKitrick. La discussion de ce matin était très claire et approfondie.

M. McKitrick : Je vous en prie.

Le vice-président : Mesdames et messieurs les sénateurs, durant la séance de demain, nous commencerons notre discussion sur le rapport final.

La séance est levée.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 4 octobre 2016

Le comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, afin d'étudier l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président : Ce matin, nous allons poursuivre notre étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Todd Halina, chef de l'exploitation chez Chemco, participera par vidéoconférence depuis Nisku, en Alberta. Todd Halina a débuté sa carrière chez Chemco Electrical Contractors Limited en 1996. En 2001, après avoir terminé son apprentissage en électricité, il a commencé à travailler au service de l'approvisionnement. En 2007, Todd Halina a été promu gestionnaire d'approvisionnement et est passé au groupe de propriété. Dans son poste actuel, Todd Halina supervise le groupe de gestion de la construction.

Todd Halina, chef de l'exploitation chez Chemco Electric : Bonjour à tous. Merci de m'inviter à témoigner ce matin.

Je représente aujourd'hui la compagnie pour laquelle je travaille et je suis heureux d'avoir l'occasion de m'entretenir avec vous. Le siège social de notre entreprise industrielle ne se trouve pas en Alberta — je sais que vous nous connaissez un peu — et nous sommes un leader de deuxième génération ici, dans la province de l'Alberta.

Ma famille a fondé cette compagnie. Nous croyons aux valeurs familiales, à la participation de la communauté et de tous — hommes et femmes de races ou de croyances différentes.

J'aimerais vous parler particulièrement de la signification du mot pipeline en Alberta et de la manière dont je vois les choses comme propriétaire d'entreprise et en tant que fier Albertain.

We sit on an energy-rich province that is basically landlocked. As everyone is well aware, without these pipelines or another form of transportation, this product will basically be unused.

There have been a lot of challenges from industry, people maybe not being informed, a lot of opinions on issues with pipelines, possible transportation by rail, and I can understand the challenge of having to deal with all these different perspectives on how to move this product specifically out to the east or west ports.

One strategy that we have been using with our organization to increase communication is getting to know the individuals that we're dealing with. We started on a diversification process here in the last five years looking to different industries. Within that process, one of the first areas that we ran into was First Nations and understanding what we were doing and how it was going to impact them.

Personally, I was involved at the start with trying to strategize working with them. Right away I understood that I needed to understand exactly what their communities were challenged by, what their communities would like to do and not like to do. None of the discussions ever came around a political scenario, more about their community and understanding the challenges that they were faced with.

When the discussions first started, it definitely was challenging because I could tell that there was a lack of trust. Obviously, throughout the years different businesses have moved into areas where First Nation involvement and businesses didn't meet up to the expectation or didn't meet their promises, so it truly was about building a relationship with them prior to any kind of business discussions. So it was right from going to the different communities, reviewing the schools, looking at the children, understanding the challenges that those children are having every day.

Everyone I've met has family, and they are deeply rooted in their family values. It really came to light that they were just trying to understand if we were going to be a positive impact on the ability of their communities to continue to grow and prosper.

Since then, we have gained trust in them and understanding what they are looking for. So now the risks have been removed on the trust scenario. We were able to basically move forward with what we would refer to as a joint venture with them in some scenarios, as well as we have most recently started up a new company that will be majority First Nation owned.

Why I'm speaking about this so much is I view this as one of your largest challenges, in that there are communities where all these projects have an impact. It's understanding what they're truly scared of rather than people just protesting. Generally, I

Je vis dans une province riche en ressources énergétiques qui sont pour la plupart enfouies dans le sous-sol. Nous sommes tous conscients du fait que sans les pipelines ou quelque autre stratégie de transport, ces ressources demeureraient globalement inutilisées.

Nous avons dû faire face à de nombreux défis émanant de l'industrie et de personnes qui étaient peut-être mal informées. Beaucoup de personnes se sont exprimées sur les problèmes liés aux pipelines et le transport possible du pétrole par rail. Je comprends qu'il peut être difficile de composer avec toutes ces perspectives diverses sur la manière de déplacer les produits notamment vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique.

Une stratégie que notre société adopte est d'améliorer la communication afin de mieux connaître nos interlocuteurs. Au cours des cinq dernières années, nous avons mis en place ici un processus de diversification, en considérant différentes industries. Dès le départ, nous avons eu à discuter avec des Premières Nations qui voulaient savoir ce que nous faisons et connaître les incidences de ce que nous faisons sur leurs communautés.

Personnellement, j'ai tenté dès le début de travailler de manière stratégique avec elles. J'ai compris immédiatement qu'il me fallait bien saisir les enjeux auxquels étaient confrontées leurs communautés, ce qu'elles aimeraient faire ou ne pas faire. À aucun moment il n'a été question de scénarios politiques. Il était plutôt question de leurs communautés et de comprendre les défis qui les attendaient.

Lorsque les discussions ont commencé, cela a été difficile, car de toute évidence elles ne nous faisaient pas confiance. Bien entendu, au fil des ans, différentes entreprises se sont installées à proximité des Premières Nations sans se demander si leur engagement et leurs affaires répondaient à leurs attentes ou si elles tenaient leurs promesses envers elles. Il fallait vraiment établir une relation avec elles avant de parler d'affaires. Il s'agissait donc d'aller dans les différentes communautés, dans les écoles, de regarder vivre les enfants et de chercher à comprendre les défis qu'ils ont à relever chaque jour.

Tous ceux que j'ai rencontrés ont des familles et des valeurs familiales fortement ancrées. Je me suis rendu compte qu'ils essayaient seulement de comprendre si nous serions des éléments positifs qui aideraient leurs communautés à continuer de croître et de prospérer.

Depuis ce moment, nous avons confiance en eux et nous comprenons ce qu'ils cherchent. Alors maintenant, les risques sont écartés en ce qui a trait à la confiance. Nous avons réussi à aller de l'avant en établissant dans certains cas ce que nous appellerons une coentreprise avec des Premières Nations, et nous venons tout juste de démarrer une compagnie qui leur appartiendra majoritairement.

J'insiste beaucoup sur la question, car j'estime qu'il s'agit là d'un des plus grands problèmes que nous avons. Il y a des communautés sur lesquelles tous ces projets auront des incidences. Je comprends de quoi elles ont peur et elles ne font

believe it's the minority of these groups that are protesting because they don't understand how a project, whether it be a pipeline, a refinery or any type of construction project, would impact their communities.

Truthfully, I believe that everyone in Canada wants the same. We love the country of Canada. It's a free place to live and people want to prosper. What we need is open communication so that people don't have the understanding that an oil company owner is making a whole bunch of money for transporting crude across the country and it's not benefiting the public.

In the rural communities that a lot of these pipeline projects impact, generally these communities have already gone through several boom-and-bust cycles, especially in the Western provinces, due to oil and gas. A suggestion could be that there be mandatory inclusion of small businesses in those communities as these pipelines move through. There's a huge positive economic impact that these small communities could see, and I truly believe that if they understand the benefits of these programs, then you will have majority support.

I think it's inevitable that the crude has to be moved at some point in time. There are lots of discussions around renewable energy, which is great, and I think it will be part of Canada moving forward as well, but it will be a combination of all these industries that will keep us a successful country, at least from our perspective here in Alberta and within our organization and my family values.

I'm not really sure exactly what type of information you're looking for this morning. Being straight to our values here in Alberta, we have seen great success as a company. We've been in business for over 50 years, and it really has come to family first, being honest, working with people and doing what we say.

I look at a lot of these projects as being just another business venture, obviously on a very large scale. It comes back to once something is proposed, it's following a set agenda, keeping the project on schedule, keeping people interested and knowing that there will be an outcome.

From the public's perspective, if I step away from the business avenue, I look at most things in my life similar to my business life, and that is a schedule-driven program. So if you have a plan that's within the next five years and you want to have a pipeline across Canada, how are you going to get there and what are the steps you're going to take, and then communicate that schedule back to the public.

That will create confidence within the public that, yes, we are on track, we know what we're doing and we're sticking to the plan. It's when the public sees projects sliding on schedule — at

pas que protester. De façon générale, je crois que les protestataires ne constituent qu'une minorité dans ces groupes. Ils protestent parce qu'ils ne comprennent pas quelles pourraient être les incidences d'un tel projet sur leurs communautés, que ce soit un pipeline, une raffinerie ou un autre type de projet de construction.

Je crois sincèrement qu'au Canada, nous voulons tous la même chose. Nous aimons notre pays. C'est un pays libre où il fait bon vivre et où les gens souhaitent prospérer. Nous devons favoriser le dialogue ouvert, afin que les gens ne croient pas qu'un propriétaire de compagnie pétrolière n'est qu'une personne qui fait beaucoup d'argent en transportant du pétrole brut d'un bout à l'autre du pays sans que le grand public puisse en tirer parti.

Les communautés rurales qui sont touchées par les incidences d'un grand nombre de projets de pipeline sont en général déjà passées par plusieurs cycles d'expansion et de ralentissement, particulièrement dans les provinces de l'Ouest, à cause de la présence du pétrole et du gaz. Peut-être pourrait-on inclure obligatoirement dans les projets de petites entreprises appartenant à ces communautés au fur et à mesure que les pipelines progressent? Les retombées économiques pour ces petites communautés seraient positives et je crois vraiment que si elles comprennent les avantages des programmes, elles nous appuieront majoritairement.

Je pense que tôt ou tard, il faudra inévitablement déplacer le pétrole brut. On parle beaucoup d'énergie renouvelable, ce qui est bien, et je pense que cela permet au Canada d'aller de l'avant également, mais ce qui nous réussira le mieux c'est de combiner toutes les industries (du moins c'est notre point de vue ici en Alberta, au sein de notre entreprise et selon mes valeurs familiales).

Je ne suis pas sûr de savoir exactement à quel type d'information vous vous attendez ce matin. Ici, en Alberta, en respectant nos valeurs, nous connaissons beaucoup de succès comme entreprise. Nous sommes en affaires depuis plus de 50 ans et, pour être honnête, c'est une valeur familiale avant tout de travailler avec les gens et de faire ce que nous disons faire.

Je vois beaucoup de ces projets comme étant simplement une autre entreprise, évidemment à très grande échelle. Donc, une fois que quelque chose est proposé, cela revient à suivre un calendrier établi, à respecter l'échéancier, à garder les personnes intéressées et à savoir qu'il y aura des résultats.

Du point de vue du public, si je m'éloigne de la perspective des affaires, je vois les choses un peu de la même manière à la fois dans ma vie privée et dans mon travail, c'est-à-dire comme un programme axé sur un calendrier. Si nous avons un plan à réaliser d'ici les 5 prochaines années et que nous voulons faire passer un pipeline d'un bout à l'autre du Canada, nous réfléchissons à la manière de nous y prendre et aux étapes à suivre pour y arriver, puis nous ferons part de notre calendrier au grand public.

Cela mettra la population en confiance et ils verront que oui, nous suivons notre calendrier, nous savons ce que nous faisons et nous respectons notre plan. Les problèmes surviennent lorsque le

least from my perspective — so if we are planning for 5 years and the project is sliding to a 10-year project. Why? Generally, schedule slip is going to increase the cost of things. So cost certainty is very important.

On the project level, we have experienced some projects with extreme cost increase, and that's for multiple reasons. Generally, there are three main reasons that we see, on the construction side, of why projects are overrun.

First, it starts with engineering. Traditionally, prior to construction start, engineering is not what we'd classify as complete. So what happens is constructors mobilize too early in a project prior to engineering being completed. When that happens, we start to be inefficient, and by being inefficient it starts to cost more money and our schedules slip. So the end-user sees this as being a cost overrun without a lot of cost certainty, and then we lose the trust, whether it's the public, the project owner or our construction team, for that matter.

That's really what I have this morning. I'd be open to any questions. If there's anything specific you would like to talk about, I'd be more than happy to answer any questions.

The Deputy Chair: Thank you very much for your presentation. We'll turn to questions from the senators.

Senator Unger: Thank you, Mr. Halina, for appearing before our committee, which, as you know, is studying pipelines and, more specifically, Energy East.

You recognize that each Aboriginal community is unique, and you stated that, and you build separate relationships with them. There are three things that you talked about. The second was striving to fill your commitments to your Aboriginal community partners, and the third is encouraging training and apprenticeship for Aboriginal youth, which focuses on the employment of those who complete these training programs.

Would you take a couple of minutes specifically to develop each of these points for us, to give us further insight into how Chemco Electric has been successful in forming these relationships?

Mr. Halina: Sure. The first item is the different communities. I have dealt with two different First Nation bands or communities. One is in Saskatchewan and one in northern British Columbia. They are very different. It starts with history, where the bands originated from and what their values were and how they participated in the past.

A lot of my initial discussions with First Nations groups are about their ancestral history and what things they are very, very proud of. For example, in northern British Columbia, they were

public voit qu'il y a des retards dans le calendrier d'un projet — du moins c'est mon point de vue — par exemple si nous prévoyons réaliser un projet sur 5 ans et que celui-ci se transforme en un projet de 10 ans. Pourquoi? En général, les retards par rapport au calendrier se traduisent par des augmentations de coûts. Et les certitudes relatives aux coûts sont très importantes.

Pour certains projets, on observe une hausse fulgurante des coûts, et ce, pour plusieurs raisons. Il y a généralement trois grandes raisons qui expliquent ces augmentations de coût, sur le plan de la construction.

D'abord, cela débute avec l'ingénierie. Ordinairement, avant le début des travaux de construction, l'aspect technique n'est pas considéré comme étant terminé. Ce qui se produit alors, c'est que les entrepreneurs en construction se mobilisent trop tôt dans le projet, bien avant que toutes les considérations techniques aient été étudiées. Nous commençons alors à devenir inefficaces et cela coûte cher et génère des retards dans le calendrier. L'utilisateur final, qu'il s'agisse du public, du responsable du projet ou de l'équipe de construction, voit cela comme un dépassement de coûts accompagné d'une grande incertitude quant aux coûts et il perd confiance dans le projet.

Voilà, c'est ce que j'avais à vous dire ce matin. Je serai heureux de répondre à vos questions. S'il y a des sujets dont vous aimeriez parler en détail, je serai plus que ravi de répondre à vos questions.

Le vice-président : Merci beaucoup pour votre exposé. Nous allons passer aux questions des sénateurs.

La sénatrice Unger : Merci, monsieur Halina, de votre exposé devant notre comité, qui vous le savez étudie la question des pipelines, plus particulièrement concernant Énergie Est.

Vous reconnaissez que chaque communauté autochtone est unique et, comme vous l'avez dit, vous établissez des relations privilégiées avec ces communautés. Vous avez parlé de trois enjeux. Le deuxième est que vous tenez à respecter vos engagements envers vos partenaires des communautés autochtones, et le troisième est que vous encouragez la formation et l'apprentissage des jeunes Autochtones, en mettant l'accent sur l'emploi de ceux qui ont déjà suivi les programmes de formation.

Pouvez-vous prendre quelques minutes pour nous donner des précisions sur chacune de ces questions, afin de nous éclairer davantage sur les succès de Chemco Electric dans l'établissement de ces relations?

M. Halina : Certainement. D'abord, les communautés sont différentes les unes des autres. J'ai rencontré deux bandes ou communautés des Premières Nations. L'une d'elles se trouve en Saskatchewan et l'autre dans le nord de la Colombie-Britannique. Elles sont très différentes. Cela dépend de leur histoire, de l'endroit d'où elles viennent, de leurs valeurs, et de leur participation passée.

Beaucoup de mes échanges avec les groupes des Premières Nations portaient sur leur histoire ancestrale et sur des choses dont elles sont vraiment très fières. Par exemple, dans le Nord de

very proud of their farming heritage and their hunting and trapping, and understanding that gave me a context of how to communicate with them.

My family has a large rural background in farming and ranching. That discussion lends itself to having a positive communication with them about something they truly are interested in. The discussions weren't around Site C dam and the negativity of Site C dam. It was more about being a farming and ranching community. This is land we pasture our cows on. We have people that are great ancestors buried in these plots, and there's a potential that Site C dam could impact this, but not once did they come forward to me with any negativity around Site C. It was specifically about them communicating to me about some of their concerns or fears.

The First Nation in Saskatchewan was a more roaming-type First Nation. They travelled the prairies. They were very proud of some of the battles from hundreds of years ago that they had had with other First Nations in the area. They went into depth about how proud they were about their senior leadership and their ability to look outside the box, not be traditional as far as saying no to things, but be more progressive. They were proud of that. They were a leading example in First Nations on community training. That specific First Nation has what they refer to as an Iron Buffalo Training Centre. They were very focused on their internal community and understanding that they needed to train and educate their local members so they could get out. They promoted members to leave their First Nation reserve and become doctors and lawyers. So there was one First Nation who really wants to stick at home and do farming, ranching, hunting and fishing, and then another one was very progressive. They want their members to get out and get trained and become doctors, lawyers and possibly come back and assist others within their community.

So if I was to discuss with the two groups' chiefs, it's two totally different discussions. That has to be recognized. Every one of these groups is different, and they have different values. Yes, there are some cases where by geographical region the bands would be similar in nature, but they are all different, and that's something to needs to be recognized.

What was the second comment?

Senator Unger: You encouraged training and apprenticeship for Aboriginal youth, and then a focus on employment. Would you speak about that?

Mr. Halina: Specifically with First Nations, unfortunately there's not a lot of great lead by example. A lot of the next generation, the younger generation, may not know their moms and dads, or mom and dad may not be around. Grandma or grandpa is still there. We have been a large supporter of bringing them to light, giving them opportunity.

la Colombie-Britannique, elles sont très fières de leur héritage agricole, de chasse et de piégeage et le fait de comprendre cela m'a permis de mieux communiquer avec elles.

Je viens d'une famille qui vivait en milieu rural et qui a un grand héritage agricole et d'élevage à grande échelle. Cela favorise la communication positive avec elles à propos de sujets qui les intéressent réellement. Les discussions ne portaient pas sur le barrage du site C ni sur ses aspects négatifs. Il était davantage question du fait d'être une communauté agricole et d'élevage à grande échelle. Elles disaient que c'est la terre sur laquelle elles font paître leur bétail. Leurs ancêtres reposent dans ces terres et il est possible que le barrage du site C ait une incidence là-dessus, mais à aucun moment elles n'ont soulevé de préoccupations négatives concernant le site C. Ces échanges visaient particulièrement à écouter certaines de leurs préoccupations ou de leurs peurs.

En Saskatchewan, la Première Nation que j'ai rencontrée était plutôt du type nomade. Elle se déplaçait dans les prairies. Elle était très fière de certaines batailles qu'elle avait gagnées il y a de cela des centaines d'années contre d'autres Premières Nations dans la région. Ces personnes m'ont expliqué longuement à quel point elles étaient fières de leurs dirigeants et de leur capacité à trouver des solutions novatrices, à ne pas être traditionnelles au point de refuser les choses et à accepter de progresser. Elles en étaient fières. Cette Première Nation est un exemple à suivre en matière de formation communautaire; on y trouve le Centre de formation Iron Buffalo. Elle est très centrée sur sa communauté et comprend ce qu'elle a à faire pour former et instruire les habitants de ses réserves afin qu'ils puissent en sortir. Elle a encouragé des membres de sa communauté à quitter leur réserve et à devenir médecins ou avocats. Ainsi, vous voyez qu'une des Premières Nations souhaite davantage rester à la maison et faire de l'agriculture et de l'élevage à grande échelle, de la chasse et de la pêche, alors que l'autre est très progressive. Elle veut que ses membres sortent et s'instruisent pour devenir médecins, avocats et peut-être qu'ils reviennent dans leur communauté aider d'autres membres.

Alors si j'avais à discuter avec les chefs des deux groupes, nos échanges seraient très différents. Il faut en tenir compte. Chaque personne qui fait partie de ces groupes est différente, et elles ont des valeurs différentes. Oui, dans certains cas il est vrai que la géographie où habitent les bandes se ressemble, mais celles-ci sont toutes différentes et il faut le reconnaître.

Quel était le deuxième commentaire?

La sénatrice Unger : Vous encouragez la formation et l'apprentissage des jeunes Autochtones en mettant l'accent sur l'emploi. Pouvez-vous nous en parler?

M. Halina : En ce qui a trait aux Premières Nations en particulier, malheureusement il n'y a pas beaucoup d'excellent leadership. Beaucoup de jeunes de la nouvelle génération ne connaissent parfois pas leur père et mère, ou ceux-ci ne sont peut-être pas là. Le grand-père ou la grand-mère sont encore là. Nous leur assurons une aide considérable en leur donnant ces occasions.

First of all, they don't know what opportunities present themselves. They don't understand what's available to them. The trades are a great opportunity for First Nation employment. Generally most trades you can start with a Grade 10 education, and traditionally that seems to be where First Nations communities start to really see a high increase of children dropping out of school. So we have to re-engage them and offer them the apprenticeship programs. An individual in Canada can make a very substantial living working as a tradesperson, whether they want to be a welder, an electrician, a pipefitter, a carpenter or do mechanical instrumentation. These are all very good, solid jobs in the Country of Canada, the Province of Alberta or Saskatchewan or British Columbia. These trades are all recognized across the country.

So talking to a First Nations group, you can say that you can get a job in Alberta, and if things slow down in Alberta, you can get a job in Saskatchewan or you can get a job in Manitoba. So it really opens the door to this youth.

There is nothing saying that they can't be multi-trade disciplined. We have lots of tradespeople that have multi-trades. On projects, all these trades are required. So whether it's pipelining, facility builds or maintenance, these are all good, solid jobs that this country will need for generations.

When we talk about a pipeline project, there are two points specifically, and this is where we get a lot of buy-in from individuals. One is building the project, and the second would be maintaining it. So our organization, as an example, wouldn't exist if we did not have maintenance work. That's something that is rarely talked about. So if we were to build a pipeline through several areas, there will be long-term jobs there for communities. It's not building a pipeline and then the pipeline company leaves and there's no work. There will be work there for generations. The work will be there basically for as long as the pipeline is in service.

These First Nations aren't going anywhere. They're going to be there for that same duration. We have to engage these First Nation individuals and this younger generation, although it truly has nothing to do with age. Apprenticeship can start when you're 50 years old. It has a huge impact for us.

Senator Eggleton: Mr. Halina, thank you very much for your presentation. I congratulate you for what you've described here as reaching out to First Nations people and the way that you do it.

You talk about building relationships, building trust, addressing their values. You talked about your company's own values, your family values, and you have a lot to be proud of in terms of how you're doing that. It sounds like a very genuine kind of engagement with the First Nations population.

D'abord, ils ne savent pas quelles occasions s'offrent à eux. Ils ne comprennent pas ce qui existe pour eux. Apprendre un métier est une belle occasion pour les membres des Premières Nations de trouver des emplois. De façon générale, on peut apprendre la plupart des métiers en ayant une dixième année, et traditionnellement il semble que c'est à ce niveau que les jeunes des Premières Nations commencent à décrocher. Alors il faut les motiver de nouveau et leur offrir des programmes d'apprentissage. Au Canada, une personne qui exerce un métier peut très bien gagner sa vie, qu'elle soit soudeur, électricien, tuyauteur, menuisier ou technicien en instrumentation mécanique. Ce sont tous de très bons emplois à avoir au Canada, en Alberta, en Saskatchewan ou en Colombie-Britannique. Ces métiers sont tous reconnus partout au pays.

Ainsi on peut dire aux membres d'un groupe autochtone qu'ils peuvent obtenir un emploi en Alberta, et que s'il y a un ralentissement en Alberta, ils pourront se trouver un emploi en Saskatchewan ou au Manitoba. Cela ouvre vraiment la porte aux jeunes.

Rien n'indique qu'ils ne peuvent pas exercer plusieurs métiers. Nous avons beaucoup de gens de métier qui exercent plusieurs métiers. Dans les projets, tous ces métiers sont requis. Alors qu'il s'agisse de pose de pipelines, de construction d'installations ou d'entretien, ce sont tous des emplois stables qui seront recherchés au Canada pour les générations à venir.

Lorsqu'il est question d'un projet de pipeline, il y a deux points à considérer, et c'est là que se joue l'adhésion des populations. Le premier est la construction du projet, et l'autre est son maintien. Par exemple, notre organisation n'existerait pas si nous ne faisons pas de travaux d'entretien. C'est une chose dont nous parlons rarement. Donc si nous avons à construire un pipeline qui traverse plusieurs régions, cela créerait des emplois à long terme dans les communautés. Ce n'est pas une construction de pipeline à la suite de laquelle la compagnie s'en va et les emplois aussi. Il y aura du travail pendant plusieurs générations. Les emplois seront là tant que le pipeline sera en service.

Ces Premières Nations ne vont nulle part. Elles seront là pour la même durée. Nous devons faire participer ces Premières Nations et les jeunes Autochtones, même si en fait cela n'a rien à voir avec l'âge. L'apprentissage est possible même à 50 ans. Cela a d'énormes répercussions pour nous.

Le sénateur Eggleton : Monsieur Halina, merci beaucoup pour votre exposé. Je vous félicite d'avoir si bien décrit la manière dont vous vous y prenez pour rejoindre les Premières Nations.

Vous parlez d'établir des relations avec elles, d'instaurer la confiance et de tenir compte de leurs valeurs. Vous avez parlé des valeurs de votre compagnie, de vos valeurs familiales et vous pouvez être fier de la manière dont vous le faites. Cela semble être un engagement très sincère envers la population des Premières Nations.

I don't know details about what other companies do in the oil patch, but we certainly get the impression that there are a lot of confrontations involving indigenous people and some companies in the oil patch. Why isn't more of it being done the way you do it?

Mr. Halina: I guess there are a couple of different ways to look at that, and this may be just my opinion.

I've been very fortunate and brought up with very strong family values that taught me that everyone has the right to work and equality.

I think a lot of the oil companies haven't done what they said they were going to do, and I don't think that they have been held accountable.

We have a lot of great relationships with — we'll just call them the large pipeline owners of Canada. I'm seeing a major change right now with them specifically saying, "Yes, we need to do this and we need contractors like you to help us do it." They're struggling as well with how to communicate with the First Nations groups.

I can specifically speak on behalf of our organization. We are very open-minded about this, and we went into it without being opinionated on whether First Nations people were right or wrong in the choices that they were making and how they were voicing those opinions.

Traditionally, I think there are still a lot of pipeline owners, or people working for pipeline owners, that have maybe had a bad experience working with First Nations. They, in essence, have thrown their hands up and said, "We don't know how to deal with this," rather than trying to move forward and saying, "We're not listening. We need to understand what they're looking for so we can work with them."

There was a bad reputation out there among First Nations groups possibly looking for handouts from oil companies. That's not the case. That may have been the case in some scenarios, but when you talk about community, those handouts weren't going to the community. They may have been going to someone in a senior role or something, but I personally haven't experienced that. Those discussions have never come up with us, and we have never presented anything like that along those lines.

That's not what we're communicating. We're communicating that we want to bring value to your community, employ your people, engage with your groups and be invited to your community functions. Those are truly the relationships we have been able to build, but we have been very open and accommodating, just even in terms of time frames. They may call for a meeting today at 10 and they'll show up at 2, and that's just something we have to understand and manage. I'm okay with that. Our organization is okay with that. The expectation is that

Je ne sais pas exactement ce que font d'autres sociétés dans le secteur pétrolier, mais nous avons certainement l'impression qu'il y a de nombreuses confrontations mettant en cause des Autochtones et certaines sociétés. Pourquoi n'en fait-on pas davantage ailleurs, comme vous le faites?

M. Halina : Je suppose qu'il y a différentes manières de voir la question et c'est peut-être mon opinion seulement.

J'ai eu beaucoup de chance et j'ai été élevé avec des valeurs familiales très fortes qui m'ont appris que tous ont droit au travail et à l'égalité.

Je pense que beaucoup de compagnies pétrolières n'ont pas fait ce qu'elles avaient annoncé, et je ne crois pas qu'elles en sont tenues responsables.

Nous avons beaucoup de très bonnes relations avec... appelons-les les grands propriétaires de pipelines du Canada. Je vois qu'il y a de grands changements en ce moment, en ce sens qu'elles disent maintenant « Oui, nous avons besoin de faire cela et il nous faut des entrepreneurs comme vous pour nous aider. » Elles aussi ont de la difficulté à déterminer comment communiquer avec les groupes des Premières Nations.

Je peux vous parler en particulier de ce qui se passe chez nous. Nous sommes très ouverts d'esprit à ce sujet et nous nous sommes lancés sans idées préconçues à savoir si les Premières Nations avaient tort ou raison dans les choix qu'elles faisaient et dans la manière dont elles expriment leurs opinions.

Je pense qu'il y a encore beaucoup de propriétaires de pipelines ou de gens qui travaillent pour eux qui ont peut-être eu de mauvaises expériences en travaillant avec les Premières Nations. Ils finissent essentiellement par se rendre en disant « Nous ne savons pas comment gérer cela », plutôt que d'essayer d'aller de l'avant et de dire : « Nous n'écoutons pas. Nous avons besoin de comprendre ce qu'elles cherchent afin de pouvoir travailler avec elles. »

On a entendu dire que des groupes des Premières Nations cherchaient peut-être à obtenir une aide financière auprès des compagnies pétrolières. Ce n'est pas le cas. Peut-être que dans certains cas cela s'est produit, mais ces aides financières n'allaient pas à la communauté. Elles ont peut-être été remises à quelqu'un qui jouait un rôle principal ou quelque chose du genre, mais personnellement je n'ai jamais eu d'expérience semblable. De telles discussions n'ont jamais été soulevées avec nous et nous n'avons jamais offert rien de semblable.

Ce n'est pas cela que nous leur communiquons. Nous leur expliquons que nous voulons ajouter de la valeur à leur communauté, participer avec leurs groupes et être invités à leurs fonctions communautaires. Ce sont vraiment les relations que nous avons réussi à établir, et nous sommes très ouverts et accommodants, ne serait-ce que pour le calendrier. Elles peuvent nous convoquer à une réunion aujourd'hui à 10 heures et se présenter à 14 heures, et c'est simplement quelque chose que nous devons comprendre et gérer. Cela me convient. Cela convient

everyone here needs to be open, understanding, and accepting of different individuals, their values, and, really, what they're looking for.

Senator Eggleton: You keep doing what you're doing, and I hope it rubs off on some of the other companies.

The Deputy Chair: Any other questions from senators?

Senator Unger: Mr. Halina, I understand that your company is based on values and that you are working for Aboriginal youth. Can you tell me how many trainees who start, say, studying for any trade — plumber, electrician or maintenance — typically complete their training, and do you then employ many of these people?

Mr. Halina: Yes. Traditionally, we set KPIs, or key performance indicators, for ourselves, so we hold ourselves accountable, meaning that we would say of our mandatory apprenticeship programs, we would have a percentage based on region for First Nations content. There is an apprenticeship program called Trade Winds to Success specifically designed to try to engage First Nations youth, or First Nations in general.

Right now we're as high as 30 per cent in some scenarios, and that's where we're trying to be. We have also had areas where we haven't been able to make our targets because there hasn't been the interest from individuals in those regions.

So what I have to take back from that is: If there is not enough interest, what am I doing that I'm not communicating this opportunity properly? It reflects back on us. It's not a reflection on the area that suggests the people don't want to work. It's about how I can communicate that this is positive for these people and they should take this as a positive consideration to becoming a tradesperson.

In the trades program, as long as there is consistent employment, generally the individuals will finish their training. We'll speak about the Alberta program, which is a four-year cycle for most trades. They would work about 1,800 hours and then qualify for two months of school training. During that time at school, traditionally, most people would go on unemployment to assist with the costs of going to school. If you're a First Nations person, those schools would be located in major areas, like Edmonton, Calgary, Red Deer, and some of the other larger cities here in Alberta.

Because they have to come into those major areas, there are additional costs for those individuals and it's very expensive to go to school. Something that the Alberta apprenticeship program is considering is the use of online learning, so the students could do it from home, in their area of residence, for four days a week and

aussi à l'entreprise que je représente. Ce qui importe, c'est que tout le monde soit ouvert, compréhensif et que chacun accepte les différences de l'autre et ses valeurs, et vraiment, qu'il accepte ce que l'autre cherche.

Le sénateur Eggleton : Continuez ainsi. J'espère que vous servirez d'exemple à d'autres compagnies.

Le vice-président : Avez-vous d'autres questions, messieurs et mesdames les sénateurs?

La sénatrice Unger : Monsieur Halina, je comprends que votre compagnie est basée sur des valeurs et que vous travaillez pour les jeunes Autochtones. Pouvez-vous me dire combien de stagiaires qui ont commencé à suivre des formations dans n'importe quel métier — plombier, électricien ou technicien en entretien — terminent leur formation? Et à combien d'entre eux est-ce que vous offrez un emploi une fois qu'ils l'ont terminée?

M. Halina : Eh bien, nous établissons des IRC, ou indicateurs de rendement clés pour nous-mêmes, alors nous en prenons la responsabilité, c'est-à-dire que nous pouvons dire de nos programmes d'apprentissage obligatoires que nous respectons un pourcentage de participants des Premières Nations basé sur les régions. Nous avons un programme d'apprentissage appelé « Trade Winds to Success » qui vise spécifiquement à faire participer les jeunes des Premières Nations, ou les Premières Nations en général.

Actuellement, nous atteignons 30 p. 100 dans certains cas, et c'est ce que nous visons. Il y a aussi des secteurs où nous n'avons pas réussi à atteindre nos cibles, car dans certaines régions, les populations avaient peu d'intérêt pour cela.

Donc, ce que je dois en comprendre, c'est que s'il n'y a pas suffisamment d'intérêt, est-ce parce que je ne communique pas adéquatement l'information concernant ces occasions de formation. Cela n'indique pas que dans certaines régions les gens ne veulent pas travailler; cela reflète plutôt le fait que je n'ai pas réussi à communiquer cela comme étant une chose positive pour eux et qu'ils devraient considérer ces programmes comme étant une occasion d'exercer un métier.

Dans le programme des métiers, en autant que la création d'emplois est continue, les personnes suivent généralement leur formation jusqu'au bout. Je vais parler du programme albertain, qui est une formation de quatre ans pour la plupart des métiers. Les stagiaires travaillent environ 1 800 heures puis se qualifient pour 2 mois de formation à l'école. Pendant cette période à l'école, la plupart se mettent habituellement au chômage pour avoir de l'argent qui les aide à défrayer le coût des études. Si vous êtes Autochtone, vous pouvez trouver ces écoles dans la plupart des grands centres, comme Edmonton, Calgary, Red Deer et quelques autres grandes villes ici en Alberta.

Les étudiants qui viennent dans ces grands centres ont des dépenses additionnelles. Cela leur coûte très cher pour étudier. Le programme d'apprentissage de l'Alberta envisage d'offrir des formations en ligne, pour que les étudiants puissent étudier à la maison, dans leur région de résidence, quatre jours par semaine, et

do technical training one day a week. If they were within driving distance, they would be able to drive to and from that major area. Ideas like that will continue to support people in finishing the training.

Once they have their apprenticeship, it is most likely the best avenue for them to make a good living. Most of these trades are going to pay between \$75,000 and \$125,000 a year, which is a good wage structure for any individual and it is something they can look forward to.

What we need to ensure is that there will be jobs for them, so it comes back to how we keep projects moving and make sure we don't have too many projects at once, whether they are pipeline projects or any type. We need to try to mitigate that to make sure we don't need 20,000 electricians for three years and then we only need five the following three years. It's running consistent projects that will keep these people employed in those trades.

[Translation]

Senator Boisvenu: First of all, Mr. Halina, I would like to join my colleague Senator Eggleton in congratulating you on your company's very commendable efforts to integrate Aboriginal youth into the workforce. This is how we can improve the socioeconomic status of Aboriginal communities which, in many cases in Canada, is truly alarming.

A few days ago, the Liberal government announced the approval of a very important project in western Canada, the PETRONAS project. It is reportedly the largest industrial project in Canada in the past decade and will have natural gas and shale gas operations in British Columbia. Despite all of that, we know that Aboriginal communities have turned to the UN in protest of the environmental impacts of this economic project.

What is your company's position on this project? Do you foresee impacts for you? Could the Aboriginal communities' opposition to the project potentially damage the ties your company has developed with them?

[English]

Mr. Halina: That's a very good question. I will take my best stab at that. Based on the relationships that we're developing with these First Nations of trust and doing what we say, I do believe that we will be able to continue to develop our organization, working with First Nations. There are going to be things that come about where they are going to be in complete disagreement, for multiple reasons. In those situations, I traditionally have taken a step back and just said, "Okay, let's see; I need to

qu'ils suivent la formation technique un jour par semaine. S'ils habitent suffisamment près pour conduire jusqu'au centre, tant mieux. Ce genre d'idées continuera d'appuyer les personnes qui souhaitent terminer leur formation.

Une fois qu'ils ont terminé leur apprentissage, cela devient possiblement pour eux la meilleure façon de gagner leur vie. Le salaire pour la plupart de ces métiers se situe entre 75 000 \$ et 125 000 \$ par année, soit une structure de salaires élevée qu'ils peuvent envisager.

Nous devons nous assurer qu'il y aura des emplois pour eux, et cela revient à dire qu'il faut maintenir les projets à flots et nous assurer que nous n'avons pas trop de projets en cours en même temps, qu'il s'agisse de projets de pipeline ou d'autres types de projets. Nous devons essayer d'éviter cela pour nous assurer que nous n'aurons pas besoin de 20 000 électriciens pour trois ans et ensuite de seulement cinq électriciens au cours des trois années suivantes. C'est le fait de réaliser des projets en continu qui nous permettra d'aider ces personnes à conserver leur emploi dans ces métiers.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : D'abord, monsieur Halina, je joins ma voix à celle de mon collègue, le sénateur Eggleton, pour vous féliciter des efforts très louables que vous faites pour intégrer à l'emploi les jeunes Autochtones au sein de votre compagnie. C'est par cette voie que nous allons réussir à améliorer le sort socioéconomique des communautés autochtones qui est, dans bien des cas au Canada, très alarmant.

Le gouvernement libéral annonçait, il y a quelques jours, l'autorisation d'un projet très important dans l'Ouest canadien avec la compagnie PETRONAS qui, selon les dires, sera le plus grand projet industriel au Canada de la dernière décennie, et qui visera l'exploitation du gaz naturel, du gaz de schiste en Colombie-Britannique. Cependant, malgré tout cela, nous savons que les communautés autochtones se sont adressées à l'ONU pour protester contre les impacts environnementaux de ce projet économique.

Où votre entreprise se situe-t-elle par rapport à ce projet? Y aura-t-il des impacts pour vous? Le fait que les communautés autochtones s'opposent à ce projet risque-t-il de nuire aux liens que vous avez tissés avec les communautés autochtones au sein de votre entreprise?

[Traduction]

M. Halina : C'est une très bonne question. Je vais faire de mon mieux pour y répondre. Grâce à la relation que nous établissons avec les Premières Nations qui est une relation de confiance et où nous faisons ce que nous disons faire, je crois que nous pourrions continuer à développer notre organisation en travaillant avec les Premières Nations. Il y aura des questions où nous serons totalement en désaccord, pour de nombreuses raisons. Dans ces cas-là, je prends généralement du recul et je me dis « Bon,

understand where their concerns are.” Then, if invited, with them, I would have the discussions about how I would view that and how I can see that impacting.

With the environment, I think it’s fair to say that we all love our country and don’t want to see the environment damaged in any way, so it’s the risk mitigation. How much risk is the country, the First Nation and the pipeline owner willing to take? There are lots of technologies that could have a huge benefit to pipeline leaks, as an example.

We’ve had projects where we installed fibre optic lines to increase the ability for leak detection drastically. This is new technology, but it potentially could really reduce impacts. It would reduce minutes to milliseconds in valve closures.

Obviously, technology adds cost to projects, but something along that line is something about which, when we spoke to First Nations about pipelines and explained about some possible technologies, the discussion starts to become very positive. They all understand that projects need to happen. They’re not saying they can’t happen. They just want them to happen safely and so that it is not going to impact them within their traditional lands.

So I do think it’s a work-in-progress. It’s very ongoing, but I do strongly believe that, with relationship building, there can be positive outcomes.

There are some projects that are going to be planned that most likely shouldn’t happen because the risk is going to be too high, and no one is willing to take that risk on. I’m just not sure what they are. Hopefully, I answered your question.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Halina for your presentation today. It was very informative. I think everyone appreciates the efforts that your company makes in this regard. We apologize for the technical difficulties on the front end, but thank you for your patience.

With that, we’ll sign off. I want to let honourable senators know that our next meeting will be tomorrow evening, Wednesday, October 5, at 6:45. We will hold the meeting in room 257 of the East Block, where we will consider the remainder of the recommendations for the draft report and will also go over and approve our budget.

The meeting is adjourned.
(The committee adjourned.)

examinons la situation : j’ai besoin de comprendre quelles sont leurs préoccupations. » Puis, si je suis invité à discuter avec elles, je leur expliquerai comment je vois les choses et quelles sont les incidences que je constate.

Pour ce qui est de l’environnement, je pense qu’il est juste de dire que nous aimons tous notre pays et que nous ne voulons pas que des dommages soient causés à l’environnement d’aucune façon. Nous suivons donc une approche d’atténuation des risques. Quels sont les risques que le pays, les Premières Nations et le propriétaire de pipelines sont prêts à prendre? Il y a beaucoup de technologies qui pourraient offrir un immense avantage en cas de fuite de pipeline, par exemple.

Nous avons des projets dans le cadre desquels nous avons installé des liaisons par fibre optique pour accroître la détection des fuites de manière radicale. C’est une technologie nouvelle, mais qui pourrait vraiment réduire les incidences d’une fuite. Elle permettrait de faire passer le temps de fermeture des soupapes des minutes aux millisecondes.

Évidemment, la technologie augmente les coûts du projet, mais pour donner un exemple semblable, lorsque nous avons parlé aux Premières Nations à propos des pipelines et que nous avons expliqué certaines technologies possibles, la discussion a pris une tournure positive. Elles ont toutes compris que ces projets doivent avoir lieu. Elles ne nous disent pas qu’ils ne peuvent pas avoir lieu. Elles veulent simplement que ces projets soient réalisés de manière sûre afin qu’ils n’aient pas d’incidences sur elles et sur leurs terres traditionnelles.

Alors je pense qu’il s’agit là d’un travail continu. C’est un travail très constant, mais je crois fermement que, lorsque nous établissons des relations, les résultats peuvent être positifs.

Certains projets qui seront planifiés ne devraient pas être réalisés, car ils présentent des risques trop élevés et personne ne veut prendre ces risques. Je n’en connais pas la nature exacte. J’espère que j’ai répondu à votre question.

Le vice-président : Merci monsieur Halina de votre exposé aujourd’hui. C’était très instructif. Je pense que tout le monde apprécie ce que votre compagnie fait. Nous nous excusons pour les problèmes techniques du début et nous vous remercions de votre patience.

C’est ici que se termine la séance. Je vous invite, chers collègues, à assister à la prochaine réunion demain soir, le mercredi 5 octobre, à 6 h 45. La réunion se tiendra dans la salle 257 de l’édifice de l’Est. Au cours de cette réunion, nous examinerons les autres recommandations pour l’ébauche de rapport et passerons en revue et approuverons notre budget.

La séance est levée.
(La séance est levée.)

WITNESSES

Tuesday, September 27, 2016

Frontier Centre for Public Policy:

Ross McKittrick, Energy Chair.

Tuesday, October 4, 2016

Chemco Ltd.:

Todd Halina, Chief Operating Officer (by video conference).

TÉMOINS

Le mardi 27 septembre 2016

Frontier Centre for Public Policy :

Ross McKittrick, titulaire de la Chaire de recherche en énergie.

Le mardi 4 octobre 2016

Chemco Ltd. :

Todd Halina, chef de l'exploitation (par vidéoconférence).