

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session  
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18-19

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

TRANSPORT AND  
COMMUNICATIONS

*Chair:*  
The Honourable DAVID TKACHUK

---

Tuesday, March 19, 2019  
Wednesday, March 20, 2019

---

Issue No. 48

*Fifth and sixth meetings:*

Bill C-48, An Act respecting the regulation of  
vessels that transport crude oil or persistent oil to or  
from ports or marine installations located along  
British Columbia's north coast

---

APPEARING:  
The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P.,  
Minister of Transport

---

WITNESSES:  
(See back cover)

Première session de la  
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018-2019

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

TRANSPORTS ET DES  
COMMUNICATIONS

*Président :*  
L'honorable DAVID TKACHUK

---

Le mardi 19 mars 2019  
Le mercredi 20 mars 2019

---

Fascicule n° 48

*Cinquième et sixième réunions :*

Projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation  
des bâtiments transportant du pétrole brut ou des  
hydrocarbures persistants à destination ou en  
provenance des ports ou des installations maritimes situés  
le long de la côte nord de la Colombie-Britannique

---

COMPARAÎT :  
L'honorable Marc Garneau, C.P., député,  
ministre des Transports

---

TÉMOINS :  
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable David Tkachuk, *Chair*

The Honourable Dennis Dawson, *Deputy Chair*

The Honourable Julie Miville-Dechêne, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Boisvenu	MacDonald
Cormier	Manning
Dasko	Plett
* Day	Simons
(or Mercer)	* Smith
Gagné	(or Martin)
Galvez	* Woo
* Harder, P.C.	(or Saint-Germain)
(or Bellemare)	
(or Mitchell)	

\* Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to Rule 12-5 and to the Order of the Senate of November 7, 2017 and of November 20, 2018, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Manning replaced the Honourable Senator Neufeld (*March 20, 2019*).

The Honourable Senator Neufeld replaced the Honourable Senator Manning (*March 19, 2019*).

The Honourable Senator Manning replaced the Honourable Senator Smith (*February 28, 2019*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Patterson (*February 28, 2019*).

The Honourable Senator Cormier replaced the Honourable Senator Griffin (*February 28, 2019*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président* : L'honorable David Tkachuk

*Vice-président* : L'honorable Dennis Dawson

*Vice-présidente* : L'honorable Julie Miville-Dechêne

et

Les honorables sénateurs :

Boisvenu	MacDonald
Cormier	Manning
Dasko	Plett
* Day	Simons
(ou Mercer)	* Smith
Gagné	(ou Martin)
Galvez	* Woo
* Harder, C.P.	(ou Saint-Germain)
(ou Bellemare)	
(ou Mitchell)	

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et à l'ordre adopté par le Sénat le 7 novembre 2017 et le 20 novembre 2018, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Manning a remplacé l'honorable sénateur Neufeld (*le 20 mars 2019*).

L'honorable sénateur Neufeld a remplacé l'honorable sénateur Manning (*le 19 mars 2019*).

L'honorable sénateur Manning a remplacé l'honorable sénateur Smith (*le 28 février 2019*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Patterson (*le 28 février 2019*).

L'honorable sénateur Cormier a remplacé l'honorable sénatrice Griffin (*le 28 février 2019*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, March 19, 2019  
(128)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:02 a.m., in room W110, 1 Wellington St., the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Boisvenu, Cormier, Dasko, Dawson, Gagné, Galvez, MacDonald, Manning, Miville-Dechéne, Plett, Simons and Tkachuk (12).

*Other senators present:* The Honourable Senators Jaffer and McCoy (2).

*In attendance:* Jed Chong and Zackery Shaver, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Ben Silverman, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

*Also present:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, December 11, 2018, the committee continued its examination of Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 46.*)

**WITNESSES:***Heiltsuk Tribal Council:*

Marilyn Slett, Káwázil Chief.

*Council of the Haida Nation:*

Jason Alsop, President.

*Environment and Climate Change Canada:*

Kevin J. Cash, Director General, Water Science and Technology;

Carl Brown, Manager, Water Science and Technology.

*Fisheries and Oceans Canada:*

Julie Gascon, Director General, Operations, Canadian Coast Guard;

Brian Wootton, Regional Director, Programs, Canadian Coast Guard, Pacific Region;

Carmel Lowe, Regional Director, Science, Pacific Region.

*Natural Resources Canada:*

Heather D. Dettman, Research Scientist (by video conference).

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 19 mars 2019  
(128)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 2, dans la pièce W110 du 1, rue Wellington, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Boisvenu, Cormier, Dasko, Dawson, Gagné, Galvez, MacDonald, Manning, Miville-Dechéne, Plett, Simons et Tkachuk (12).

*Autres sénatrices présentes :* Les honorables sénatrices Jaffer et McCoy (2).

*Également présents :* Jed Chong et Zackery Shaver, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Ben Silverman, agent de communications, Direction des communications du Sénat.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 11 décembre 2018, le comité poursuit son examen du projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 46 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :***Heiltsuk Tribal Council :*

Marilyn Slett, chef Káwázil.

*Council of the Haida Nation :*

Jason Alsop, président.

*Environnement et Changement climatique Canada :*

Kevin J. Cash, directeur général, Sciences et technologie, Eau;

Carl Brown, gestionnaire, Sciences et technologie, Eau.

*Pêches et Océans Canada :*

Julie Gascon, directrice générale des opérations, Garde côtière canadienne;

Brian Wootton, directeur régional des programmes, Garde côtière canadienne, Région du Pacifique;

Carmel Lowe, directeur régional des sciences, Région du Pacifique.

*Ressources naturelles Canada :*

Heather D. Dettman, chercheuse scientifique (par vidéoconférence).

The chair made a statement.

Mr. Alsop and Ms. Slett made statements and answered questions.

At 10:40 a.m., the committee suspended.

At 10:43 a.m., the committee resumed.

Ms. Dettman, Mr. Brown and Ms. Gascon made statements and, together with Mr. Cash and Mr. Wootton, answered questions.

At 11:31 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

OTTAWA, Wednesday, March 20, 2019  
(129)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m., in room W110, 1 Wellington St., the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Boisvenu, Cormier, Dasko, Dawson, Gagné, Galvez, MacDonald, Miville-Dechêne, Plett, Simons and Tkachuk (11).

*Other senators present:* The Honourable Senators Black (Alberta), Dalphond, Jaffer, McCoy and Patterson (5).

*In attendance:* Jed Chong and Zackery Shaver, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Ben Silverman, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

*Also present:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, December 11, 2018, the committee continued its examination of Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast. (For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 46.)

*APPEARING:*

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport.

*WITNESSES:*

*Transport Canada:*

Lawrence Hanson, Assistant Deputy Minister, Policy;  
Marc-Yves Bertin, Director General, Marine Policy.

Le président fait une déclaration.

M. Alsop et Mme Slett font des déclarations et répondent aux questions.

À 10 h 40, la séance est suspendue.

À 10 h 43, la séance reprend.

Mme Dettman, M. Brown et Mme Gascon font des déclarations et, avec M. Cash et M. Wootton, répondent aux questions.

À 11 h 31, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

OTTAWA, le mercredi 20 mars 2019  
(129)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans la pièce W110 du 1, rue Wellington, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Boisvenu, Cormier, Dasko, Dawson, Gagné, Galvez, MacDonald, Miville-Dechêne, Plett, Simons et Tkachuk (11).

*Autres sénateurs présents :* Les honorables sénateurs Black (Alberta), Dalphond, Jaffer, McCoy et Patterson (5).

*Également présents :* Jed Chong et Zackery Shaver, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Ben Silverman, agent de communications, Direction des communications du Sénat.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 11 décembre 2018, le comité poursuit son examen du projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. (Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 46 des délibérations du comité.)

*COMPARAÎT :*

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports.

*TÉMOINS :*

*Transports Canada :*

Lawrence Hanson, sous-ministre adjoint, Politiques;  
Marc-Yves Bertin, directeur général, Politique maritime.

*Aboriginal Equity Partners:*

Bruce Dumont, Member of the Steward Group for the Northern Gateway Project, Former President of the Métis Nation British Columbia;

Dale Swampy, Coordinator.

*Indian Resource Council of Canada:*

Delbert Wapass, Board Member, Indian Oil and Gas;

Stephen Buffalo, President and Chief Executive Officer.

The chair made a statement.

Minister Garneau made a statement and answered questions.

At 7:49 p.m., the committee suspended.

At 7:54 p.m., the committee resumed.

Mr. Buffalo and Mr. Dumont made statements and, together with Mr. Wapass and Mr. Swampy, answered questions.

At 9:16 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

*Aboriginal Equity Partners :*

Bruce Dumont, membre du groupe responsable du projet Northern Gateway, ancien président de la Métis Nation British Columbia;

Dale Swampy, coordonnateur.

*Conseil des ressources indiennes du Canada :*

Delbert Wapass, membre du conseil d'administration, Pétrole et gaz des Indiens;

Stephen Buffalo, président et chef de la direction.

Le président fait une déclaration.

Le ministre Garneau fait une déclaration et répond aux questions.

À 19 h 49, la séance est suspendue.

À 19 h 54, la séance reprend.

M. Buffalo et M. Dumont font des déclarations et, avec M. Wapass et M. Swampy, répondent aux questions.

À 21 h 16, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*La greffière du comité,*

Joëlle Nadeau

*Clerk of the Committee*

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, March 19, 2019

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast, met this day at 9:02 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator David Tkachuk** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** Today, we're continuing our study of Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast, also known as the oil tanker moratorium act.

Before I do that, because we are being carried via the Internet or on camera, I'm going to have the senators introduce themselves, and then I'll introduce the witnesses.

**Senator Jaffer:** My name is Mobina Jaffer. I'm from British Columbia.

**Senator Miville-Dechêne:** I'm Julie Miville-Dechêne from Quebec.

**Senator Gagné:** Good morning. Raymonde Gagné, Manitoba.

[*Translation*]

**Senator Cormier:** Good morning. René Cormier from New Brunswick.

[*English*]

**Senator Simons:** Hello. I'm Paula Simons from Alberta, Treaty 6 territory.

**Senator Dasko:** I'm Donna Dasko from Toronto, Ontario.

**Senator Dawson:** Dennis Dawson, Quebec.

**Senator Plett:** Don Plett, Manitoba.

**Senator Manning:** Fabian Manning, Newfoundland and Labrador.

**Senator Galvez:** Rosa Galvez, Quebec.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 19 mars 2019

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, se réunit aujourd'hui, à 9 h 2, pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur David Tkachuk** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Nous poursuivons aujourd'hui l'étude du projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, ou la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers.

Avant de poursuivre, comme nos travaux sont diffusés sur Internet et sont filmés, j'invite les sénateurs à se présenter, puis je vais présenter les témoins.

**La sénatrice Jaffer :** Je m'appelle Mobina Jaffer. Je suis de la Colombie-Britannique.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Je m'appelle Julie Miville-Dechêne, du Québec.

**La sénatrice Gagné :** Bonjour. Raymonde Gagné, du Manitoba.

[*Français*]

**Le sénateur Cormier :** Bonjour, René Cormier, du Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

**La sénatrice Simons :** Bonjour. Je m'appelle Paula Simons, et je suis du territoire du Traité n° 6, en Alberta.

**La sénatrice Dasko :** Je m'appelle Donna Dasko, de Toronto, en Ontario.

**Le sénateur Dawson :** Dennis Dawson, du Québec.

**Le sénateur Plett :** Don Plett, du Manitoba.

**Le sénateur Manning :** Fabian Manning, de Terre-Neuve-et-Labrador.

**La sénatrice Galvez :** Rosa Galvez, du Québec.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** Pierre-Hugues Boisvenu from Quebec.

[English]

**Senator MacDonald:** Michael MacDonald, Nova Scotia.

**The Chair:** I'm David Tkachuck, from Saskatchewan. We have all these cards so you don't have to remember all our names, witnesses.

For our first panel today, we are pleased to have appearing before us, from the Council of the Haida Nation, Mr. Jason Alsop, President; and from the Heiltsuk Tribal Council, Ms. Marilyn Slett, Káwázil Chief. Thank you for attending our meeting. We'll start with Mr. Aslop, followed by Ms. Slett.

**Jason Alsop, President, Council of the Haida Nation:** Good morning, ladies and gentlemen of the committee. It's good to be here today. My name is Gaagwiis, Jason Alsop. I am the President and official spokesperson of the Haida Nation and also a board member of the Coastal First Nations.

The Coastal First Nations is an alliance of First Nations that includes the Wuikinuxv Nation, Heiltsuk Nation, Kitasoo/Xaixais, Nuxalk, Gitga'at, Metlakatla, Old Massett, Skidegate and the Council of the Haida Nation, with approximately 10,000 members, representing 50 per cent of the population of the central and north coasts, and Haida Gwaii.

For at least 14,000 years, the ecological riches of the Great Bear Rainforest and Haida Gwaii have supported equally rich cultures. Together, the hereditary chiefs and political leaders of First Nations along British Columbia's northwest coast support the oil tanker moratorium act. We have one of our hereditary chiefs with us here today in the building.

Located on Canada's Pacific Coast, our collective territories represent one quarter of the world's remaining coastal temperate rainforests and 40 per cent of Canada's Pacific coastal waters.

Many of the marine species that live in or travel through our territories are listed as threatened or endangered species under Canada's Species at Risk Act, and several others are proposed to be listed. These species at risk include all seven species of salmon; the blue whale; northern resident killer whales; and seabirds, such as ancient murrelets; and many species of rockfish and the northern abalone. On Haida Gwaii alone, there are 1,068 genetically distinct salmon populations and about 50 species of seabirds associated with Haida Gwaii. Each year, over a million seabirds converge on Haida Gwaii to breed, while others visit Haida Gwaii as a major stopover and feeding area.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Pierre-Hugues Boisvenu, du Québec.

[Traduction]

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

**Le président :** Je m'appelle David Tkachuck, et je suis de la Saskatchewan. Je signale aux témoins que nous avons tous des petits cartons avec nos noms. Vous n'avez donc pas besoin de tous les retenir.

Pour notre premier groupe de témoins, nous sommes ravis d'accueillir au comité Jason Alsop, président du Council of the Haida Nation, et Marilyn Slett, chef Káwázil du Heiltsuk Tribal Council. Merci de participer à nos travaux. Nous entendrons dans l'ordre l'exposé de M. Aslop, puis celui de Mme Slett.

**Jason Alsop, président, Council of the Haida Nation :** Bonjour, mesdames et messieurs les membres du comité. Je suis heureux d'être là aujourd'hui. Je m'appelle Gaagwiis, Jason Alsop. Je suis président et porte-parole officiel de la nation haïda et je siège également au conseil d'administration des Premières Nations de la côte.

Les Premières Nations de la côte sont une alliance de nations qui incluent les Wuikinuxv, les Heiltsuk, les Kitasool/Xaixais, les Nuxalk, les Gitga'at, la bande de Metlakatla, la bande de Old Massett, la bande de Skidegate et le Council of the Haida Nation, soit environ 10 000 membres, ce qui représente la moitié de la population de la côte centrale et de la côte nord, et Haida Gwaii.

Depuis au moins 14 000 ans, les trésors écologiques de la forêt pluviale Great Bear et de Haida Gwaii ont permis de subvenir aux besoins de cultures florissantes. Ensemble, les chefs héréditaires et les dirigeants politiques des Premières Nations de la côte nord-ouest de la Colombie-Britannique appuient la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers. L'un de nos chefs héréditaires est ici aujourd'hui avec nous dans l'édifice.

Nos territoires collectifs se situent sur la côte du Pacifique du Canada et ils représentent le quart des forêts pluviales tempérées côtières qui restent dans le monde et 40 p. 100 des eaux côtières du Pacifique du Canada.

Bon nombre des espèces marines qui vivent sur le territoire ou qui y transitent sont considérées comme des espèces menacées ou en voie de disparition en vertu de la Loi sur les espèces en péril du Canada, et il y a aussi plusieurs autres espèces dont l'inscription à la liste est proposée. Ces espèces en péril incluent les sept espèces de saumons, la baleine bleue, l'épaulard résident du nord, des oiseaux de mer, comme le guillemot à cou blanc, de nombreuses espèces de scorpenes et l'ormeau nordique. Seulement à Haida Gwaii, il y a 1 068 populations de saumons génétiquement distinctes et environ 50 espèces d'oiseaux de mer associés à Haida Gwaii. Chaque année, plus d'un million

To help protect these species and our territories, we have negotiated collaborative government-to-government agreements with federal and provincial governments to develop and implement several marine use plans. Honouring these agreements provides the federal government a unique and powerful opportunity to implement the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples.

The Haida Nation and Coastal First Nations agree that Canada has taken an important step in reconciliation with First Nations by proposing this legislation. Our world's oceans are facing unprecedented threats — ocean acidification from climate change, marine plastics, garbage and the declining conditions of corals and reefs — and yet we remain optimistic. The oil tanker moratorium act will support Canada's commitment to reduce greenhouse gas emissions and greater marine protection.

For us, a sustainable economy balances cultural preservation, economic development and environmental protection, while recognizing the connections between the land, the sea and the people. Our goal is to create long-term opportunities for community members and future generations to make a living in a way that is respectful of the territory and the beings we share it with. An oil spill would undermine these efforts and put our people's livelihoods at risk.

As we rebuild our sustainable fisheries, we estimate it will provide 1,000 new jobs, \$12 million each year in profits and provide \$30 million in income for our nations and partners.

We strongly support Bill C-48. We know from experience that the region's remoteness, unpredictable weather systems and navigational hazards mean the risk of a catastrophic oil spill is simply too great.

For the Haida Nation, we follow our Haida Nation Constitution, which outlines the roles of our elected Council of the Haida Nation, of which I'm the president, the band councils and our hereditary chiefs council. As a nation, we reach consensus on our political direction through an annual assembly, and we are held together and to account through our constitution and our Haida accord. The Haida Nation collectively holds

d'oiseaux de mer se rassemblent à Haida Gwaii pour s'accoupler, tandis que d'autres visitent l'archipel qui est considéré comme une halte importante et une aire d'alimentation.

Pour contribuer à protéger ces espèces et nos territoires, nous avons négocié des ententes de collaboration intergouvernementales avec les gouvernements fédéral et provincial pour élaborer et mettre en œuvre plusieurs plans d'utilisation des zones marines. Le respect de ces ententes donne au gouvernement fédéral une occasion unique et exceptionnelle de mettre en œuvre la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones.

La nation haïda et les Premières Nations de la côte conviennent que le Canada a fait un pas important dans la bonne direction pour la réconciliation avec les Premières Nations en proposant cette mesure législative. Des menaces sans précédent guettent les océans du monde entier : l'acidification des océans en raison des changements climatiques, le plastique dans la mer, les déchets et la détérioration de l'état des coraux et des récifs. Néanmoins, nous demeurons optimistes. La Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers permettra d'aider le Canada à respecter son engagement de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de protéger davantage les zones marines.

Selon nous, une économie durable permet un équilibre entre la conservation de la culture, le développement économique et la protection de l'environnement, tout en reconnaissant les liens entre le territoire, la mer et les peuples. Notre objectif est de créer des occasions à long terme pour les membres de nos communautés et les générations futures pour qu'ils puissent gagner leur vie de façon respectueuse du territoire et des êtres vivants avec lesquels nous le partageons. Un déversement d'hydrocarbures nuirait à ces efforts, et cela mettrait en péril le gagne-pain de nos membres.

Nous estimons que le rétablissement de pêches durables permettra de créer 1 000 nouveaux emplois, de générer des profits de 12 millions de dollars par année et de procurer des revenus de 30 millions de dollars à nos nations et à nos partenaires.

Nous appuyons fortement le projet de loi C-48. Nous savons pour l'avoir vécu que le caractère éloigné de la région, les systèmes météorologiques imprévisibles et les dangers pour la navigation signifient que le risque que représente un déversement catastrophique d'hydrocarbures est tout simplement trop grand.

Au sein de la nation haïda, nous respectons la constitution de notre nation qui établit les rôles des élus qui siègent au Council of the Haida Nation, dont je suis président, aux conseils de bande et au conseil des chefs héréditaires. À titre de nation, nous décidons de notre orientation politique par consensus lors d'une assemblée annuelle, et nous devons agir conformément à notre constitution et à l'accord haïda et rendre des comptes.

Haida title and Aboriginal title and rights to our territory that includes the entire archipelago airspace of Haida Gwaii; and the surrounding waters, including the Dixon Entrance, half of Hecate Strait, Queen Charlotte Sound halfway to Vancouver Island and westward beyond the 200 nautical mile limit.

Haida Gwaii is 250 kilometres long, 90 kilometres wide at the top, narrowing to a point at the bottom. If you took all the shoreline around all of these islands and bays and you unravelled it, it would stretch into a straight line, the length of which would be 4,700 kilometres. That is far enough to stretch from Haida Gwaii on one coast to Prince Edward Island on the other. Imagine having to clean up an oil spill over this distance.

In recent years, higher surface water temperatures have led to an increase in hurricane force winds that can produce waves anywhere between 60 feet to 100 feet in height. Add to this the 24-foot tides we experience, the narrow channels, the size of large crude carriers, navigational challenges and human error, and this is a recipe for disaster. Very large crude carriers draw anywhere between 80 to 100 feet of water, and as they get caught in hurricane-force winds, the big tankers act like sails, causing them to have a difficult time staying in narrow channels and pushing them toward the rocks.

We urge the committee to adopt this bill, thereby taking a step towards the implementation of UNDRIP and a means to respect the Haida Nation's free, prior and informed consent in relation to shipping through Haida waters.

The alternative would be a decision to put the Haida Nation in peril, to jeopardize our identity as a culturally distinct nation, a nation that is born from the ocean and that has relied on the ocean for food, transportation and spirituality since we first arrived on Haida Gwaii. This relationship to place has contributed to the development of advanced house and canoe building and maritime technologies, along with one of the most complex and widely recognized art forms in the world. Our Haida art is an expression of our history and relationship with Haida Gwaii and has come to be recognized internationally as a symbol of Canada.

The Haida Nation is firmly in support of formalizing the moratorium on crude oil tankers in the region through Bill C-48. For the Haida Nation, prevention is the priority. In recent years, several large cargo vessels have come dangerously close to grounding and causing a major spill in Haida territorial waters, including the *Simushir* in 2014, the *MV North Star* in 2015 and

Collectivement, la nation haïda détient le titre haïda et des titres et des droits ancestraux sur notre territoire qui comprend l'ensemble de l'espace aérien au-dessus de l'archipel de Haida Gwaii et les eaux environnantes, y compris l'entrée Dixon, la moitié du détroit d'Hécate et le bassin de la Reine-Charlotte jusqu'à mi-chemin en direction de l'île de Vancouver et au-delà de la limite de 200 milles nautiques à l'ouest.

Haida Gwaii mesure 250 kilomètres de long et 90 kilomètres de large au nord, et sa largeur diminue pour former une pointe au sud. Si vous preniez tout le littoral de ces îles et de ces baies et que vous les mettiez bout à bout, cela formerait une ligne droite de 4 700 kilomètres. C'est plus que la distance qui sépare Haida Gwaii sur la côte ouest de l'Île-du-Prince-Édouard que sur la côte est. Pouvez-vous vous imaginer devoir nettoyer un déversement d'hydrocarbures sur une telle distance?

Depuis quelques années, l'augmentation des températures de l'eau de surface a entraîné un nombre plus élevé de vents de la force d'un ouragan qui peuvent provoquer des vagues de 60 à 100 pieds de hauteur. Si nous ajoutons à cela les marées de 24 pieds que nous connaissons, les chenaux étroits, la taille des grands transporteurs de brut, les défis pour la navigation et l'erreur humaine, c'est la catastrophe assurée. Les très grands transporteurs de brut ont besoin de 80 à 100 pieds d'eau pour naviguer. Lorsqu'ils doivent composer avec des vents de la force d'un ouragan, les grands pétroliers deviennent comme des voiles, et les navires ont donc de la difficulté à maintenir leur cap dans les chenaux étroits et ils risquent de se fracasser sur les rochers.

Nous exhortons le comité à adopter le projet de loi. Il s'agirait là d'un pas vers la mise en œuvre de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones et d'une façon de respecter le consentement préalable, donné librement et en connaissance de cause de la nation haïda concernant la navigation dans ses eaux.

Autrement, cela mettrait en péril la nation haïda et notre identité à titre de nation distincte sur le plan culturel, c'est-à-dire une nation qui est née de l'océan et qui compte sur l'océan pour la nourriture, le transport et la spiritualité depuis son arrivée à Haida Gwaii. Ces liens avec le territoire ont contribué à l'élaboration de technologies de pointe pour la construction de maisons et de canots et de technologies maritimes ainsi qu'à l'essor de l'une des formes d'art les plus complexes et les plus largement reconnues dans le monde. L'art haïda est une expression de notre histoire et de nos liens avec Haida Gwaii, et cet art est venu à être reconnu à l'échelle internationale comme un symbole du Canada.

La nation haïda appuie fermement l'officialisation du moratoire relatif aux pétroliers transportant du brut dans la région par l'entremise du projet de loi C-48. Pour la nation haïda, la priorité est la prévention. Au cours des dernières années, plusieurs grands cargos sont passés dangereusement près de s'échouer et de provoquer un important déversement dans les

the MOL *Prestige* in 2018. These incidents and recent studies demonstrate that vessels travel too close to Haida Gwaii and that rescue tugs are stationed too far to be effective in a marine emergency.

Recent incidents such as the *Solomon Trader* at the Kangava Bay UNESCO World Heritage Site and the oil spill at Husky's SeaRose energy platform have shown us that advanced technology remains insufficient for preventing oil spills. We know that current response plans can only recover a fraction of the oil spilled from coastal environments and little to none of the oil spilled in open ocean scenarios.

If we look back at the 1978 West Coast Oil Port Inquiry and the 2012 Joint Review Panel for the Enbridge Northern Gateway hearings, along with voices from today, the message is loud and clear that both the Indigenous people and Canadians who reside in the North and central coasts and Haida Gwaii in B.C. are against oil pipeline developments and tanker traffic along our coastlines and homelands, regardless of who benefits.

To the residents of the area, this is a life or death issue. We are not extremists, but a determined opposition to tanker traffic from all walks of life. The area is poorly suited for oil supertankers, and any risk of an oil spill that would jeopardize our culture and way of life is too great.

We urge the Senate to do the right thing and to adopt Bill C-48 as a genuine act of reconciliation that will ensure the long-term protection of Canada's Pacific Coast for the benefit of Indigenous people and all Canadians.

Thank you, *Haawa*.

**Marilyn Slett, Káwázil Chief, Heiltsuk Tribal Council:** My name is Káwázil Marilyn Slett. I am the elected Chief Councillor of the Heiltsuk Tribal Council. I am here to speak on behalf of the Heiltsuk leadership, which is represented by both the Heiltsuk Tribal Council and hereditary chiefs, the Hemas. The Heiltsuk Tribal Council and the Hemas work together to lead the nation. I am also president of Coastal First Nations and will speak about the economic sustainability and cultural values of the central coast First Nations.

The member communities of coast First Nations are committed to being part of finding solutions to address global issues and creating a sustainable coastal economy. We will not

eaux territoriales de la nation haïda, notamment le *Simushir* en 2014, le MV *North Star* en 2015 et le MOL *Prestige* en 2018. Ces incidents et de récentes études montrent que des navires circulent trop près de Haida Gwaii et que les remorqueurs de sauvetage se trouvent trop loin pour intervenir efficacement en cas d'urgence maritime.

De récents incidents, par exemple, avec le *Solomon Trader* dans la baie de Kangava, qui est un site du patrimoine mondial de l'UNESCO, et le déversement d'hydrocarbures de la plateforme SeaRose de Husky Energy nous ont montré que les avancées technologiques demeurent insuffisantes pour prévenir le déversement d'hydrocarbures. Nous savons que les plans d'intervention actuels permettent seulement de récupérer une fraction des hydrocarbures déversés dans les milieux côtiers et une quantité infime en haute mer.

Si nous examinons l'enquête de 1978 sur la création d'un port pétrolier sur la côte Ouest et les audiences de la commission d'examen conjoint du projet Enbridge Northern Gateway et que nous ajoutons à cela les gens qui se manifestent aujourd'hui, le message est très clair; c'est que les peuples autochtones et les Canadiens qui habitent sur la côte nord, la côte centrale et à Haida Gwaii en Colombie-Britannique s'opposent à la construction de pipelines et à la circulation de pétroliers le long de nos côtes et de nos territoires, indépendamment des personnes qui en tirent profit.

Pour les habitants de la région, c'est une question de vie ou de mort. Nous ne sommes pas des extrémistes. Nous sommes plutôt des opposants déterminés de tous les milieux qui sont contre la circulation de pétroliers. La région se prête mal à la circulation de superpétroliers, et le risque d'un déversement d'hydrocarbures qui mettrait en péril notre culture et notre mode de vie est trop grand.

Nous exhortons le Sénat à faire ce qui s'impose et à adopter le projet de loi C-48 pour poser un véritable geste de réconciliation qui permettra de protéger à long terme la côte du Pacifique du Canada pour le plus grand bien des peuples autochtones et de tous les Canadiens.

Merci. *Haawa*.

**Marilyn Slett, chef Káwázil, Heiltsuk Tribal Council :** Je m'appelle Káwázil Marilyn Slett. J'ai été élue conseillère en chef du Heiltsuk Tribal Council. Je parle ici au nom des dirigeants de la nation des Heiltsuk, ce qui comprend le Heiltsuk Tribal Council et les chefs héréditaires, soit les Hemas. Le Heiltsuk Tribal Council et les Hemas collaborent pour diriger la nation. Je suis également présidente des Premières Nations de la côte et je parlerai de la viabilité économique et des valeurs culturelles des Premières Nations de la côte centrale.

Les communautés membres des Premières Nations de la côte sont déterminées à participer à la recherche de solutions pour s'attaquer à certains problèmes mondiaux et à la création d'une

be part of the destruction of fragile ecosystems. Instead, we will be part of a movement that embraces cultural, environmental and economic sustainability.

For years, First Nations communities along the Pacific Northwest have been restoring and revitalizing our local economies. Today, coastal nations are working with governments and industry to build a conservation-based economy, including renewable energy, ecotourism and responsible fisheries.

On January 2012, the coastal nations commissioned a study and review of the offshore oil and gas development in British Columbia. This is one of the most comprehensive studies on oil and gas. According to the study, 44 per cent of the coast is identified as ecologically and biologically significant. Streams and rivers sustain 20 per cent of the world's wild salmon. More than 400 species of fish reside off the B.C. coast. It is home to three of B.C.'s five major herring populations, 88 per cent of spawning rivers for eulachon, and hundreds of watersheds in the region provide critical spawning habitat for approximately 58 per cent of all anadromous salmon populations. Over 25 species of dolphins, porpoises, pinnipeds and whales and over 100 species of marine birds are found in the area. It is the only known location in the world for a 9,000-year-old ancient sponge reef.

Commercially, the area supports a diverse economy dependent upon commercial fishing, aquaculture, ecotourism and marine transportation. The coastal economy possesses immense growth potential. According to our study, marine-dependent market-based economic activities generated \$386.5 million in revenue per year and supported 7,620 jobs. Estimates of the total annual benefits of marine-dependent activities in our traditional territories that could be impacted by an oil spill are as high as almost \$30 billion in 2010 Canadian dollars.

As Heiltsuk people, we are inherently connected to our lands and our waters. We are survivors of attempted assimilation and attempted cultural genocide. Our environment provides sustenance for our minds, our bodies and our spirits. Our culture and teachings are rooted in our relationship to the natural world and harvesting cycles. These two things cannot be separated. We rely on the ocean and the lands for the food we consume and for the medicines that heal the physical parts of our being.

économie côtière durable. Nous ne participerons pas à la destruction d'écosystèmes fragiles. Nous participerons plutôt à un mouvement qui favorise la durabilité culturelle, environnementale et économique.

Depuis des années, les communautés des Premières Nations le long de la côte nord-ouest du Pacifique restaurent et revitalisent les économies locales. Aujourd'hui, les nations côtières collaborent avec les gouvernements et l'industrie pour créer une économie axée sur la conservation, ce qui inclut les énergies renouvelables, l'écotourisme et une pêche responsable.

En janvier 2012, les nations côtières ont commandé une étude et un examen concernant l'exploitation du pétrole et du gaz extracôtières en Colombie-Britannique. C'est l'une des études les plus exhaustives sur l'exploitation pétrolière et gazière. Selon cette étude, 44 p. 100 de la côte est composée de zones d'intérêt écologique et biologique. Les cours d'eau et les rivières abritent 20 p. 100 de la population de saumons sauvages dans le monde. Plus de 400 espèces de poissons vivent au large de la Colombie-Britannique. Nous y trouvons trois des cinq plus grandes populations de harengs de la Colombie-Britannique et 88 p. 100 des cours d'eau de frai de l'eulakane, et des centaines de bassins versants dans la région offrent un habitat de frai essentiel à environ 58 p. 100 de toutes les populations de saumons anadromes. Ce territoire abrite plus de 25 espèces de dauphins, de marsouins, de pinnipèdes et de baleines et plus de 100 espèces d'oiseaux marins. C'est le seul endroit connu au monde où il y a un vieux récif d'éponges de 9 000 ans.

Sur le plan commercial, le territoire soutient une économie diversifiée qui repose sur la pêche commerciale, l'aquaculture, l'écotourisme et le transport maritime. L'économie côtière possède un immense potentiel de croissance. D'après notre étude, les activités de notre économie de marché qui dépend de l'océan ont permis de générer des revenus de 386,5 millions de dollars par année et de procurer 7 620 emplois. Nous estimons que les avantages annuels globaux que procurent les activités qui dépendent de l'océan sur nos territoires traditionnels et qui pourraient être touchées par un déversement d'hydrocarbures peuvent atteindre jusqu'à près de 30 milliards de dollars en dollars canadiens de 2010.

À titre de Heiltsuk, nous sommes intrinsèquement liés à nos terres et à nos eaux. Nous avons survécu à une tentative d'assimilation et à une tentative de génocide culturel. Notre environnement nous procure ce dont nous avons besoin pour nourrir notre tête, notre corps et notre esprit. Notre culture et nos enseignements trouvent leur source dans notre relation avec le monde naturel et les cycles de récolte. Ces deux aspects sont indissociables. Nous dépendons de l'océan et du territoire pour les aliments que nous mangeons et les médicaments que nous utilisons pour soigner notre corps.

We continue to trade seafood between nations and host potlatches that tell our creation stories, passing on the knowledge of our territory instilled in us by our elders. Our community is in the heart of what has been termed the Great Bear Rainforest. We are an island far from any city. We rely on the marine resources to feed us, to nourish us and to keep us healthy. The ocean is greater than a human being. When it is harmed, we are harmed. All the life in the ocean has purpose. We must speak for the ocean and all the life within it. This is our responsibility.

For Heiltsuk, a marine oil spill is not a hypothetical academic exercise. Heiltsuk has experienced the traumatic impacts caused by a marine oil spill first-hand. In October 2016, the *Nathan E. Stewart* and its barge ran aground and sank in Heiltsuk territory, spilling over 110,000 litres of pollutants into the ocean. The spill occurred near Gale Pass, a major Heiltsuk harvesting area. Some of the devastating impacts included impacts to traditional harvesting, Heiltsuk's commercial clam harvest, Heiltsuk culture, as well as impacts of the response efforts and the strain on the community. We have been forced to pursue litigation in order to address our losses and obtain a robust environmental impact assessment.

Despite the devastating impacts we experienced as a result of this spill, it is a relatively small spill when compared to the amounts carried by supertankers on our coast. To put this into context, the proposed tanker ban is on vessels with a 12,000 metric tonne capacity, carrying 128 times the amount that was spilled by the *Nathan E. Stewart*, a spill that is inconceivable. And if it were to happen, Heiltsuk Nation would be completely vulnerable because there have been no substantial improvements to the spill response regime.

There remain no improvements on spill response times by having a response station on the central coast, an incident command system that is clear and operational to ensure workable response protocols for first responders, the ability to recover oil and, especially, diesel, and requiring a robust environmental impact assessment and remediation. Canada and B.C. have failed to meaningfully support an Indigenous Marine Response Centre. An IMRC would create faster spill response times on B.C.'s central coast and incorporate Indigenous knowledge on waters, the weather and specific dangers in the area.

Les nations continuent de s'échanger des produits de la mer entre elles et d'organiser des potlatches pour raconter nos récits de création et échanger les connaissances ayant trait à notre territoire qui nous ont été transmises par nos aînés. Notre communauté se trouve au cœur de ce qui a été appelé la forêt pluviale Great Bear. Nous sommes une île loin de toute ville. Nous dépendons des ressources marines pour nous nourrir, croître et nous garder en santé. L'océan est plus grand qu'un être humain. Lorsque nous causons du tort à l'océan, cela nous cause aussi du tort. Tout ce qui vit dans l'océan a sa raison d'être. Nous devons donc défendre les intérêts de l'océan et de tout ce qui y vit. Il en va de notre responsabilité.

Pour les Heiltsuk, un déversement d'hydrocarbures en mer n'est pas un exercice théorique et hypothétique. Les Heiltsuk ont personnellement vécu les conséquences traumatiques d'un déversement d'hydrocarbures en mer. En octobre 2016, le *Nathan E. Stewart* et sa barge se sont échoués et ont coulé dans le territoire des Heiltsuk. Plus de 110 000 litres de polluants ont été déversés dans l'océan. Ce déversement s'est produit près de Gale Pass, qui est une importante zone d'exploitation des Heiltsuk. Parmi les conséquences dévastatrices de ce déversement, il y a eu des effets sur l'exploitation traditionnelle des ressources, l'exploitation commerciale des coquillages des Heiltsuk et la culture des Heiltsuk, sans oublier les effets des mesures d'intervention et la communauté qui a été mise à rude épreuve. Nous avons été obligés d'enclencher des procédures judiciaires pour obtenir des dommages-intérêts et obtenir une solide évaluation des répercussions sur l'environnement.

Malgré les conséquences dévastatrices qu'a eues ce déversement pour nous, il s'agit d'un déversement relativement petit lorsque nous le comparons à la quantité que transportent les superpétroliers le long de notre côte. Pour mettre le tout en contexte, le projet de moratoire relatif aux pétroliers vise des navires ayant une capacité de 12 500 tonnes métriques, ce qui est 128 fois ce qui a été déversé par le *Nathan E. Stewart*; ce serait un déversement inconcevable. Si un tel déversement survenait, la nation heiltsuk serait complètement vulnérable, parce qu'aucune amélioration importante n'a été apportée au régime d'intervention en cas de déversement.

Il n'y aura aucune amélioration des délais de réponse en cas de déversement tant que nous n'aurons pas une station d'intervention située sur la côte centrale, un système de commandement des interventions logique et opérationnel afin d'assurer des protocoles de réponse réalistes pour les premiers répondants, la capacité de récupérer le pétrole, notamment le diesel, et des évaluations environnementales et des travaux d'assainissement efficaces. Le Canada et la Colombie-Britannique n'ont pas fourni de soutien véritable à la création d'un centre d'intervention autochtone marin. Un tel centre

As coastal communities, we hold a deep interconnection of mutual respect with the ocean. Reflecting on the words of our elders, who also provided testimony at the 1977 West Coast Oil Port Inquiry, an oil spill would finish us.

We hold no intentions of leaving our home in search of other opportunities if our territory was to be destroyed by an oil spill, which is a high possibility if this bill is not passed. There is much work to be done, and the oil tanker moratorium is a significant step towards improving the marine oil response regime.

The oil tanker moratorium is good and sound public policy that will protect First Nations and coastal communities and cultures. We call upon the senators of Canada to pass Bill C-48.

Before I conclude, I want to let you know who joins me today here from Heiltsuk is Yáláki. She is an elected leader and she is representing her father.

**The Chair:** Can we see who you are introducing? Keep standing until she is all done.

**Ms. Slett:** This is Yáláki.

**The Chair:** Thanks, Ms. Slett. Keep going.

**Ms. Slett:** She represents her father who is one of our hereditary chiefs, Gaahlaay Qatuwas, and she is also an elected leader. Thank you, Meghan.

Gaagwiis is a member of our community. She's our community communications strategist, and her father is also a hereditary chief in our community. Christopher Lechkobit Carpenter is an up-and-coming Indigenous scholar and loves to interpret policy for us. Thank you.

**The Chair:** Thank you very much.

[*Translation*]

**Senator Cormier:** My first question is for Ms. Slett. On November 7, 2017, in response to a question from an MP on the regulations accompanying the act, you said the following before the House of Commons committee:

permettrait d'améliorer le temps de réponse en cas de déversement sur la côte centrale de la Colombie-Britannique et tiendrait compte des connaissances autochtones des eaux, des conditions météorologiques et des dangers qui sont propres à la région.

En tant que communautés côtières, nous entretenons un climat de respect mutuel avec l'océan. Nos aînés, qui ont également témoigné à l'enquête sur le transport pétrolier au large de la côte Ouest en 1977, ont indiqué qu'un déversement de pétrole serait l'équivalent d'un arrêt de mort.

Nous n'avons aucune intention de quitter nos terres à la recherche d'autres occasions si notre territoire était détruit par un déversement de pétrole, ce qui est fort probable si le projet de loi n'est pas adopté. Il reste encore beaucoup de pain sur la planche, et le moratoire sur les pétroliers est une excellente mesure pour améliorer le régime d'intervention en cas de déversement de pétrole dans le milieu marin.

Le moratoire sur les pétroliers constitue une politique publique bien pensée et nécessaire qui protégera les Premières Nations et les communautés et cultures côtières. Nous demandons aux sénateurs du Canada d'adopter le projet de loi C-48.

Avant de terminer, j'aimerais vous dire que la personne à côté de moi est Yáláki des Heiltsuk. C'est une chef élue et elle représente son père.

**Le président :** Nous aimerions voir la personne que vous nous présentez. Je vous prie de rester debout jusqu'à ce qu'elle ait terminé.

**Mme Slett :** Voici Yáláki.

**Le président :** Merci, madame Slett. Continuez.

**Mme Slett :** Elle représente son père qui est l'un de nos chefs héréditaires, Gaahlaay Qatuwas, et c'est également une chef élue. Merci, Meghan.

Gaagwiis fait partie de notre communauté. C'est notre stratège en matière de communications communautaires, et son père est lui aussi chef héréditaire. Christopher Lechkobit Carpenter est un savant autochtone en herbe et il adore interpréter les politiques pour nous. Merci.

**Le président :** Merci beaucoup.

[*Français*]

**Le sénateur Cormier :** Ma première question s'adresse à Mme Slett. Le 7 novembre 2017, devant le comité de la Chambre des communes, en réponse à une question d'un député sur la réglementation connexe au projet de loi, vous avez affirmé ceci :

We have seen a list of persistent oils in the schedule. We believe that there should be flexibility in the regulations and the consultations. We want to be able to drill down on those regulations through the consultation process.

Ms. Slett, can you explain to us how you want to be consulted about the list in the bill, and would you be open to a periodic review of that list of prohibited substances?

[English]

**Ms. Slett:** I heard about the last few seconds of that, but I'm going to try to answer the question. How we would like to be consulted and periodic reviews of the bill and what that could or should encompass?

**Senator Cormier:** Yes.

**Ms. Slett:** Certainly, we would be really open to ongoing collaborative processes where we can work with the government on the implementation of the bill and what that could look like in terms of regulations on shipping. We would be very pleased to be able to provide that commitment of collaboration, certainly in the creation of regulations made under this bill, if passed.

Some of the areas that we would like to see reviewed could include things like — and these are some of the things that we have put forth already — around the Pilotage Act, recommending strengthening the roles of the Pacific Pilotage Authority. These are Indigenous shipping cabinets that can assist.

The Fisheries Act lacks Indigenous power of enforcement in making decisions.

With respect to the Canada Shipping Act, we were really wanting to take a look at some of the areas that are what we would call a very sensitive area, maybe it's a food-harvesting area or a special place, a sacred place in our nation, where it would be a no-go zone. Where the *Nathan E. Stewart* ran aground was one of our major harvesting sites, and it has had a deep and negative impact on our community. There are other areas, a lot of areas like that, within our nation. So looking at the routes that the ships travel is important and should be reviewed. Capacity and certainly the persistent oils and what they can carry is something as well.

We also had some concerns around the environmental impact assessment because when the spill did happen, we're going on three years after the *Nathan E. Stewart* and the terms of reference for the impact environmental assessment is basically just coming under way with agreement by the parties. That's a

Nous avons pris conscience de la liste des hydrocarbures persistants figurant à l'annexe, et nous croyons qu'il devrait y avoir une certaine flexibilité dans la réglementation et en ce qui concerne les consultations. Nous voulons pouvoir utiliser le processus de consultation pour approfondir ce qu'il y a dans la réglementation.

Pourriez-vous, madame Slett, nous expliquer de quelle façon vous souhaitez être consultés relativement à la liste en annexe du projet de loi, et seriez-vous ouverts à une révision ponctuelle du contenu de cette liste de substances interdites?

[Traduction]

**Mme Slett :** Je n'ai entendu que les quelques dernières secondes de ce que vous avez dit, mais je vais tenter de répondre à la question. Comment aimerions-nous être consultés et sur quoi devrait porter les examens périodiques de la loi?

**Le sénateur Cormier :** Oui.

**Mme Slett :** Nous serions bien sûr ouverts à participer à des processus collaboratifs continus dans lesquels nous pourrions travailler avec le gouvernement sur la mise en œuvre de la loi et contribuer à l'élaboration de la réglementation sur le transport maritime. Nous serions heureux de pouvoir nous engager en vue d'une telle collaboration, notamment pour ce qui est du règlement qui doit être pris en vertu de la loi, si le projet de loi est adopté.

Nous aimerions notamment voir des examens de certaines choses dont nous avons déjà parlé, tels que la Loi sur le pilotage, et le renforcement des rôles de l'Administration de pilotage du Pacifique. Il existe des sociétés de navigation autochtones qui pourraient prêter main-forte.

La Loi sur les pêches néglige d'accorder aux Autochtones l'autorité nécessaire en matière de prise de décision.

Quant à la Loi sur la marine marchande du Canada, nous voulons vraiment examiner certaines régions qui pourraient être désignées sensibles, comme une zone de récolte ou encore un endroit sacré pour notre nation dont l'entrée serait interdite. L'emplacement du naufrage du *Nathan E. Stewart* était l'un de nos principaux sites de récolte, et le naufrage a eu une incidence profonde et négative sur notre communauté. Il y a d'autres régions, d'autres zones qui sont importantes aux yeux de notre nation. Il est donc important d'examiner les corridors empruntés par les navires. Il faudrait également tenir compte de la jauge des navires et de la présence d'hydrocarbures persistants à bord.

Nous avons certaines préoccupations concernant l'évaluation environnementale parce que dans le cas de la marée noire causée par le *Nathan E. Stewart*, ce n'est que trois ans après le naufrage que l'on a pu s'entendre avec les parties concernées sur le cadre de l'évaluation environnementale. C'est un long laps de temps,

long time to wait because the impact happened right away and those types of assessments need to happen immediately.

**Senator Cormier:** In your brief, you said also that the Government of Canada and the B.C. government —

[Translation]

—have not supported the building of an Indigenous Marine Response Centre. Could you explain to us what an Indigenous Marine Response Centre would consist of, what would be its responsibilities and mandate, and how the collaboration and cooperation amongst various existing levels of stakeholders would take place?

[English]

**Ms. Slett:** The Indigenous Marine Response Centre is coming out of the *Nathan E. Stewart* and talking with coastal communities. We are the first responders. These incidents happen in our traditional territories. We know the areas, we know the waters, we know the danger areas and the weather patterns and the tide patterns, and we have people that are out there helping.

The Indigenous Marine Response Centre would be a centre that would assist in a marine protection platform, and we really do bring it forth because there is a gap. There is a gap because there is no presence of marine response protection on the central coast. So it's not something that we have put forward to provide social licence for more tankers; it's a gap that already exists.

The *Nathan E. Stewart*, for example, ran aground at 1 in the morning. It started sinking at 9:30 in the morning. The first response vessel showed up 18 hours later. That's far too long and way too late.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you very much, first of all, for your testimony, which was very interesting and we've all been reading a lot on this issue.

First of all, I would like, if it exists, you spoke about three near misses along the Haida territories. Do you think you could send us some written material on those near misses? I never heard about them? That's information I need.

I will ask you a difficult question that we've been struggling with — well, me, anyway, in this committee — which is the division among the Aboriginal tribes.

I believe you are a majority along the coast, favourable to the ban. There are two tribes that are against it, but also many tribes inland, in B.C. in Alberta, who are saying and who are arguing

car l'évaluation doit être effectuée immédiatement après l'impact.

**Le sénateur Cormier :** Dans votre mémoire, vous dites également que le gouvernement du Canada et celui de la Colombie-Britannique...

[Français]

— n'a pas appuyé la création d'un centre autochtone d'intervention maritime, pourriez-vous nous expliquer en quoi consisterait un centre autochtone d'intervention maritime, quels seraient leurs responsabilités et leur mandat, et de quelle façon s'opérerait la collaboration et la coopération avec les différents ordres d'intervenants existants?

[Traduction]

**Mme Slett :** Le centre d'intervention maritime autochtone a vu le jour après le naufrage du *Nathan E. Stewart* et est le fruit de la collaboration entre les communautés côtières. Nous sommes les premiers répondants. Ces incidents se produisent dans nos territoires traditionnels. Nous connaissons la région, les eaux, les endroits à risque et les particularités climatologiques ainsi que les marées, et nos gens sont là pour aider.

Le centre d'intervention maritime autochtone aiderait à l'établissement d'une plateforme de protection marine, et nous le faisons parce qu'il y a actuellement un besoin. Ce besoin est attribuable au fait qu'il n'y a aucune protection offerte par un centre d'intervention maritime sur la côte centrale. Ce n'est pas quelque chose que nous avons fait pour permettre la présence de plus de pétroliers; nous venons combler un besoin qui existe actuellement.

Le *Nathan E. Stewart*, par exemple, a échoué à 1 heure du matin. Il a commencé à sombrer à 9 h 30. Le premier vaisseau d'intervention est arrivé sur les lieux 18 heures plus tard. C'est un laps de temps beaucoup trop long, et le secours est arrivé beaucoup trop tard.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Merci tout d'abord pour votre témoignage, qui est très intéressant. Nous avons beaucoup lu sur la question.

J'aimerais premièrement vous demander de nous en dire davantage sur les trois quasi-accidents qui se sont produits au large des territoires haïda. Pouvez-vous nous envoyer de la documentation sur ces accidents évités de justesse? Je n'en ai jamais entendu parler. Voilà l'information qu'il me faut.

Je vais vous poser une question difficile dont nous sommes saisis, du moins, je la trouve difficile, c'est-à-dire la division entre les tribus autochtones.

Il me semble que la majorité des peuples autochtones le long de la côte sont pour le moratoire. Il y a deux tribus qui sont contre, ainsi que de nombreuses tribus de l'intérieur de la

that they want to get out of poverty. Reconciliation also means dealing with the different tribes and not only with certain tribes. So those are arguments that I'm struggling with. I would like you to comment on this, from your perspective.

**Mr. Alsop:** *Haawa* for your question. I think we come here today as representatives of the coastal First Nations. I mentioned a number of us who are working closely together. The majority of the leadership on the coast is united in support of this moratorium. We all have our own unique governance structures. I referenced that the Haida Nation is all working together, the Council of the Haida Nation with our hereditary leadership and our band council representatives as well.

A lot of the confusion comes from the issue of different governance systems in each area. A lot of it, to be honest, has to do with the policies of assimilation over the years that have sort of disconnected our people from our traditional governance systems and ways by taking people out of the community and away from the systems that were in place for us to carry on with traditional governance. So each nation and group is at a different stage in a transition of recovering from this cultural genocide and rebuilding our governance systems. At this time, different nations are at different places.

In terms of the reconciliation component of this, to us, a big part of the way we see reconciliation is making things right from the past wrongs. Having us respected and recognized as the title- and rights-holders to our territories is really important in that process. From a Haida Nation perspective, we do not consent to the tanker traffic as a result of these projects.

As nations, as we are growing, we need to find ways to work together and communicate about these things. One thing between the Haida and the Heiltsuk is that we have a peace treaty together where we have come together honouring past historical treaties to work together when it comes to activities that would overlap both of our territories.

The majority of the coastal nations are together on this, and I think there is a disconnect in some cases between the band council system and the hereditary system and the people. I think you are hearing a lot from band council leadership. There is not necessarily evidence of support from the people as well.

It can be a challenging situation to understand from afar, but the reality is that, when it comes to reconciliation, it is not about, necessarily, economic projects; it is about title and rights to your territory. If we have that ability to work government to government, which includes First Nations to First Nations as well as federal and provincial, and if we have the ability to manage and collaborate in the management of our territories, we can develop sustainable economies that will last over the long

Colombie-Britannique et en Alberta, qui veulent se soustraire à la pauvreté. La réconciliation veut également dire qu'il faut s'entendre avec les tribus différentes et non seulement avec certaines. Voilà les arguments qui me préoccupent. J'aimerais avoir votre avis là-dessus.

**M. Alsop :** *Haawa* pour votre question. Nous sommes venus aujourd'hui à titre de représentants des Premières Nations côtières. J'ai indiqué que bon nombre d'entre nous collaborent déjà. La majorité des dirigeants de la côte s'entendent sur leur soutien à l'égard du moratoire. Nous avons tous nos structures de gouvernance uniques. J'ai dit que la nation haïda travaille ensemble, que le conseil de la nation haïda, que les chefs héréditaires et nos représentants des conseils de bande collaborent.

Une bonne partie de la confusion découle des systèmes de gouvernance différents dans chaque région. Bien franchement, une bonne partie est attribuable aux politiques d'assimilation qui ont fait leur effet au fil des ans et qui ont enlevé à notre peuple nos systèmes de gouvernance traditionnels en arrachant les gens de leur communauté et des systèmes qui étaient en place et qui permettaient la gouvernance traditionnelle. Chaque nation et groupe en est à un stade différent de sa guérison du génocide culturel et la reconstitution de nos systèmes de gouvernance. Actuellement, les nations différentes en sont à des stades différents.

Pour ce qui est de l'aspect réconciliation, à nos yeux, une grande partie consiste à redresser les torts du passé. Le respect et la reconnaissance de notre qualité de détenteurs de droits territoriaux sont très importants dans le cadre de ce processus. Nous, la nation haïda, ne consentons pas au trafic des pétroliers qui découlerait de ces projets.

Au fur et à mesure que nous grandissons en tant que nations, nous devons trouver des façons de collaborer et de communiquer sur ces dossiers. Les nations des Haïdas et des Heiltsuk ont conclu un traité de paix et nous nous sommes réunis pour honorer les traités historiques et collaborer dans le cadre des activités qui touchent nos deux territoires.

La majorité des nations côtières sont du même avis, et je crois qu'il y a une rupture dans certains cas entre le système de conseils de bande et le système héréditaire et le peuple. Vous entendez beaucoup d'échos des dirigeants des conseils de bande, il me semble. Cela ne veut pas forcément dire que le peuple est d'accord.

La situation peut sembler compliquée, lorsqu'on arrive de l'extérieur, mais la réalité est qu'au chapitre de la réconciliation, il n'est pas toujours question de projets économiques; l'enjeu, ce sont les droits territoriaux. Si nous avons la capacité de collaborer entre gouvernements, ce qui comprend les Premières Nations, ainsi que le gouvernement fédéral et les provinces, si nous sommes en mesure de gérer nos territoires et de collaborer, nous pouvons créer des économies durables qui seront viables à

term. A lot of what our people are used to are the boom and bust economies, and a lot of people in leadership today are looking at the next big thing. To be honest, from my generational perspective, a lot of the younger people today are looking to develop sustainable economies and to end that cycle so we can continue to heal, grow and rebuild our traditional governance and modernize it in a way that does work to be able to engage government to government.

**Ms. Slett:** We are aware that there are other First Nations that don't support the bill, but we are marine First Nations and we are dependent on the ocean. We came here today to share that perspective around the risks posed by super tankers and oil spills in our traditional territories. I know Jason just mentioned it, but our well-being is tied to the environment. That is certainly what brought us here.

In terms of the other communities that don't support the bill, we can't speak for other communities, but we can speak to what impacts us as a result of other projects, either in another community or by industry. The threats of super tankers and oil spills in our community is very real. These are the things that brought us here today.

I would suspect that, if this bill is passed, there would be an opportunity for further communication and collaboration as the bill is implemented. I would think that other — and all — communities would be able to partake in that.

**The Chair:** For clarification, Mr. Alsop, you mentioned the majority of coastal nations. What would that be — 50 per cent, 60 per cent?

**Mr. Alsop:** I was speaking for the coastal First Nations that I mentioned that we are here to represent, and that makes up representation from the Wuikinuxv Nation, Heiltsuk Nation, Kitasool/Xaixais, Nuxalk, Gitga'at, Metlakatla, Old Massett and Skidegate. That's who we can speak for today.

**The Chair:** And they are all in favour?

**Mr. Alsop:** We are all in favour of that.

**The Chair:** So when you say "a majority of the coastal nations," what are you referring to?

**Mr. Alsop:** The coastal First Nations — the communities and nations I'm talking about — we make up the majority of the north and central coast, that area. That's who we're speaking for today.

long terme. Nos peuples ont surtout connu des économies cycliques, et beaucoup de dirigeants recherchent le prochain boom. Bien franchement, par rapport à ma génération, je constate que de nombreux jeunes gens aujourd'hui tentent de créer des économies durables et de mettre fin aux cycles, afin que nous puissions continuer à guérir, à grandir et à reconstruire notre gouvernance traditionnelle et à la moderniser de façon à pouvoir entretenir des liens entre gouvernements.

**Mme Slett :** Nous savons qu'il y a d'autres Premières Nations qui sont contre le projet de loi, mais nous sommes des Premières Nations des zones maritimes et nous vivons de l'océan. Nous sommes venus aujourd'hui vous expliquer notre perspective quant aux risques créés par les superpétroliers et les déversements de pétrole dans nos territoires traditionnels. Je sais que Jason en a parlé, mais notre bien-être est intimement lié à l'environnement. Voilà ce qui explique notre présence ici aujourd'hui.

Quant aux autres communautés qui sont contre le projet de loi, je n'oserais parler en leur nom, mais nous pouvons dire ce qui serait l'incidence sur nous d'autres projets, que ce soit des projets d'une autre communauté ou d'une industrie. Les menaces créées par les superpétroliers et les marées noires pour notre communauté sont très réelles. Voilà ce qui nous amène ici aujourd'hui.

Si le projet de loi est adopté, je pense qu'il y aurait des occasions de communiquer et de collaborer davantage au fur et à mesure que le projet de loi est mis en œuvre. Je devine que d'autres, voire toutes, les communautés seraient en mesure d'y participer.

**Le président :** Monsieur Alsop, vous avez dit la majorité des nations côtières. Quel en serait le pourcentage, 50 ou 60 p. 100?

**M. Alsop :** Je parlais au nom des Premières Nations côtières que nous représentons ici, c'est-à-dire les nations des Wuikinuxv, des Heiltsuk, des Kitasoo/Xaixais, des Nuxalk, des Gitga'at, et des Metlakatla, et celles de Old Massett et de Skidegate. Nous parlons en leur nom aujourd'hui.

**Le président :** Et ils sont tous pour?

**M. Alsop :** Nous sommes tous pour.

**Le président :** Donc lorsque vous dites « la majorité des nations côtières », à qui faites-vous référence?

**M. Alsop :** Les Premières Nations côtières, c'est-à-dire les communautés et nations dont je vous parle, représentent la majorité le long de la côte du nord et du centre. Nous parlons en leur nom aujourd'hui.

**The Chair:** Okay, so that would be about 60 per cent of coastal First Nations in total, or 70 per cent? What would it be? Of the coastal First Nations, what does your organization represent?

**Mr. Alsop:** I don't have specific numbers. I would estimate around 70 per cent.

**Ms. Slett:** Our communities on the central coast, north coast and Haida Gwaii are the main communities that make up what has been termed the Great Bear Rainforest, the B.C. coast that we're talking about today. We are the populations that have populated that coast for thousands and thousands of years. We've made reference to industry coming in and out. There are actually several industry towns that are virtually ghost towns now after an industry has wrapped up and moved on. In Heiltsuk territory, there is Namu, Ocean Falls and others up toward Haida Gwaii and the north coast. We are the primary population serving and representing the coastal nations on the coast of B.C.

**Senator Gagné:** Thank you for your presentations.

Mr. Alsop, you mentioned in your presentation that you have negotiated marine use plans. You said that particular plan was negotiated with government and other stakeholders. Could you give us an idea of what that marine use plan is?

**Mr. Alsop:** Sure. Thank you for your question. On Haida Gwaii, over the last 35 years, we've been working collaboratively, government to government. Starting back in the mid-1980s — I'm sure you've all heard of Lyell Island or Athlii Gwaii, which led to the protection and creation of Gwaii Haanas. Gwaii Haanas is the southern portion of Haida Gwaii, which is currently recognized as a Haida Heritage Site under our authority and jurisdiction. In 1993, we signed the Gwaii Haanas Agreement to work collaboratively to co-manage the terrestrial area. Within that original agreement, we included plans to work together for the marine portion as well.

In 2010, Canada and Haida together signed the Gwaii Haanas Marine Agreement, which also added a National Marine Conservation Area, under Canadian designation, to protect not only the terrestrial area but the ocean area 10 kilometres out into the ocean. It is one of the only places I know of that is managed from mountaintop to sea floor and includes protection of the ocean space in that area.

We recently completed a management plan — a land-sea-people plan — which added to that protection to actually close approximately 40 per cent of the area to fishing and commercial

**Le président :** D'accord, donc ce serait 60 p. 100 des Premières Nations côtières au total, ou 70 p. 100? Lequel? Quel est le pourcentage des Premières Nations côtières que votre organisation représente?

**M. Alsop :** Je n'ai pas de chiffres précis. Je dirais que cela tournerait autour de 70 p. 100.

**Mme Slett :** Nos communautés qui sont situées sur la côte centrale et septentrionale, ainsi que dans Haida Gwaii sont les communautés principales qui occupent ce qui est appelé la forêt pluviale de Great Bear, la côte de la Colombie-Britannique dont nous parlons aujourd'hui. Nous y vivons depuis des milliers et des milliers d'années. Nous avons dit que les acteurs industriels viennent et repartent. Il existe plusieurs villes industrielles qui ont été plus ou moins abandonnées après que l'industrie a cessé ses activités et est partie. Dans le territoire des Heiltsuk, il y a Namu, Ocean Falls et d'autres villes proches de Haida Gwaii et le long de la côte du Nord. Nous sommes la population principale qui représente et défend les nations côtières de la Colombie-Britannique.

**La sénatrice Gagné :** Merci pour vos exposés.

Monsieur Alsop, vous avez dit dans votre exposé que vous aviez négocié des plans d'aménagement du milieu marin. Vous avez dit qu'un plan en particulier avait été négocié avec le gouvernement et d'autres intervenants. Pouvez-vous nous donner une idée des modalités du plan d'aménagement du milieu marin?

**M. Alsop :** Bien sûr. Merci pour la question. Dans Haida Gwaii, nous travaillons de façon collaborative à titre de gouvernement avec un autre gouvernement depuis les dernières 35 années. Cela a commencé au milieu des années 80. Je suis sûr que vous avez tous entendu parler de l'île Lyell ou d'Athlii Gwaii, qui a mené à la conservation et la création de Gwaii Haanas. Gwaii Haanas est la partie sud de Haida Gwaii, qui est reconnue actuellement comme étant un site du patrimoine haïda dont nous avons la gouvernance et la compétence. En 1993, nous avons signé l'Entente sur Gwaii Haanas en vue de travailler de façon collaborative afin d'assurer la cogestion de la zone terrestre. Forts de cette entente originale, nous avons prévu des plans pour travailler ensemble sur la partie qui concerne les zones marines.

En 2010, le Canada et les Haïdas ont signé l'Entente sur l'aire marine Gwaii Haanas, qui prévoyait une aire marine nationale de conservation dans les eaux canadiennes, afin de protéger non seulement la partie terrestre, mais également l'océan jusqu'à 10 kilomètres du littoral. C'est l'un des seuls endroits dont j'ai connaissance qui est géré depuis la cime des montagnes jusqu'aux bas-fonds de l'océan et qui prévoit la protection des eaux également.

Nous avons récemment terminé un plan de gestion, qui vise la terre, l'océan et les gens, qui a ajouté comme mesure de protection l'interdiction des activités commerciales et de pêche

activity, so 40 per cent of that protected area in Gwaii Haanas is now off-limits for commercial fishing and commercial activities. That's a really important step. The rest of the area is to be managed through ecosystem-based management. That's the expectation of Haida Gwaii, in our lands and waters, is to manage to a higher standard. That's in Gwaii Haanas.

Together with the province, through our Kunst'aa Guu – Kunst'aayah Reconciliation Protocol, we have also protected a number of our coastal areas along Haida Gwaii. All together, over 50 per cent of the land base is now protected. That includes the foreshore, which the province has designated as conservancies and which, under Haida legislation, are Haida Heritage Sites. The foreshore areas are being protected, and we are working out management plans as well there that will combine the terrestrial plans with the foreshore area.

The other important agreement we have is a memorandum of understanding with Canada, Department of Fisheries and Oceans, for the SGaan Kinghlas-Bowie Seamount, which is about 120 kilometres off the northwest coast of Haida Gwaii. This seamount is a biologically rich, nutrient-dense area. It is another marine protected area for which we are finalizing a management plan in collaboration with the federal government.

We are working on both levels, federally and provincially, to continue to improve the management of our homeland and to manage to a higher standard.

**Senator Gagné:** How do you manage marine transportation around the resupply of your communities and the industry in the area?

**Mr. Alsop:** That's one of the areas we've been progressing in in recent years. I mentioned earlier the *Simushir* incident in 2014, which highlighted the threats and dangers. Since then, we've been working together with the federal government on things such as regional response planning.

Places of refuge is another area. At one time, that was something that was all done by the federal government, without any collaboration or consultation. As a result of the findings from the *Simushir* forum that we held after the incident, working on places of refuge is one of the important areas we highlighted to make sure that, if there are vessels in trouble, they are moved to the appropriate places and not to put at risk our more sensitive areas near communities.

Those are some of the things we've been working on to improve that situation. We are also part of a new project. They call it MAIS, the maritime awareness information system. We are setting up an office where we can start to monitor all the traffic that's going on and to see, in real time, all the vessels that

dans 40 p. 100 de la zone, ce qui veut dire que 40 p. 100 de l'aire de conservation dans Gwaii Haanas est maintenant inadmissible à la pêche commerciale et aux activités commerciales. C'est une grande étape. Le reste de la zone sera géré en fonction de l'écosystème. Voilà les attentes à l'égard de Haida Gwaii, nos terres et nos eaux, que nous les gérons conformément à des normes plus élevées. Voilà ce qui est prévu pour Gwaii Haanas.

En travaillant avec la province, et en suivant le Protocole de réconciliation Kunst'aa Guu-Kunst'aayah, nous avons aussi protégé bon nombre des zones côtières le long de Haida Gwaii. Somme toute, plus de 50 p. 100 des côtes sont désormais protégées. Cela comprend également les zones intertidales, et nous travaillons sur des plans de gestion qui tiendront compte des zones terrestres et intertidales.

Nous avons aussi conclu un protocole d'entente avec le ministère des Pêches et des Océans du Canada à l'égard du mont sous-marin SGaan Kinghlas-Bowie qui se trouve à environ 120 kilomètres au large de la côte nord-ouest de Haida Gwaii. Ce mont sous-marin est un milieu riche sur le plan biologique et nutritif. C'est une autre aire marine de conservation pour laquelle nous sommes en train de finaliser un plan de gestion de pair avec le gouvernement fédéral.

Nous travaillons avec les deux ordres de gouvernement, le gouvernement fédéral et la province, afin de continuer à améliorer la gestion de nos terres et d'instaurer des normes plus élevées.

**La sénatrice Gagné :** Comment gérez-vous le transport maritime en ce qui concerne l'approvisionnement de vos communautés et du secteur industriel de la région?

**M. Alsop :** C'est l'un des domaines dans lesquels nous avons réalisé des progrès au cours des dernières années. J'ai mentionné plus tôt l'incident du *Simushir*, survenu en 2014, qui souligne bien les menaces et les dangers. Depuis, nous collaborons avec le gouvernement fédéral sur des dossiers comme la planification de l'intervention régionale.

Les lieux de refuge constituent un autre dossier. À une époque, le dossier était géré par le gouvernement fédéral sans collaboration ou consultation. À la lumière des conclusions du forum sur le *Simushir* que nous avons organisé après l'incident, nous avons établi comme priorité les lieux de refuge qui seraient utilisés si des navires avaient des difficultés. Les navires seraient alors tirés vers ces lieux afin de ne pas mettre en péril les zones plus sensibles proches de nos communautés.

Voilà certaines des mesures sur lesquelles nous travaillons pour améliorer la situation. Nous collaborons également dans le cadre d'un nouveau projet. C'est le système de connaissance de la situation maritime, le SCSM. Nous allons ouvrir un bureau à partir duquel nous pourrions commencer à surveiller tout le trafic

are transiting around Haida Gwaii. There is a lot of effort going into improving that situation.

**Senator Simons:** Thank you very much for coming to speak with us today. I think I am not the only person on this committee who is wrestling with two very real, legitimate public policy issues. One is to protect the ecosystems that you have spoken about so eloquently and to recognize your right to control your territorial lands; and the other is the economic imperative of allowing inland First Nations, and my province of Alberta, to be able to get its goods to market.

Do you see any room for compromise around the Port of Prince Rupert to create something like a corridor that would be the one path in and out? Is there a way, do you think, that there could be some transit of tankers but still protect the vast majority of the ecosystem that we're talking about?

**Ms. Slett:** Both of our communities had such near misses, with potential disaster. The *Simushir* that Jason talked about earlier was virtually in front of Haida Gwaii and would have been devastating to their community.

**Senator Simons:** But that wasn't a tanker.

**Ms. Slett:** Yes, but we are still talking about shipping and compromise, as you put it. We are not anti-development. We don't stand in the way of development, but we have serious and grave concerns about what supertanker traffic can do to our communities. We have lived in these areas for 14,000 years strong, sustaining ourselves in a way that we've been able to survive, and we cannot bear that risk and put our communities at risk for the interests of others that are not relying on the ocean as we do.

**Senator Simons:** Is there a danger, do you think, that by focusing on a tanker ban we might actually be neglecting real problems that you are having right now? I'm shocked when you are talking to me about the marine response and the lack of a response team in your area. I have a concern, which I think Senator McCoy spoke about earlier, that while we're focusing on these big supertankers, which are the double-hulled industry all-stars, that we are not paying attention to the real and present dangers right now of ships that are perhaps less ocean-worthy but which are also carrying significant numbers of pollutants. Are you concerned at all that this government might slap on this tanker ban and then not deal with the other issues that are already posing a risk to your territories?

**Ms. Slett:** It is certainly one of the issues that coastal First Nations and, independently, the communities, have been pressing for, increased marine response in our communities. There is a gap there. I talked about the 18 hours to get a marine vessel for clean up — 18 hours too late, in our case.

en temps réel, c'est-à-dire tous les vaisseaux qui naviguent autour de Haida Gwaii. Nous consacrons beaucoup d'efforts pour améliorer la situation.

**La sénatrice Simons :** Merci beaucoup d'être venus nous parler aujourd'hui. Je ne pense pas être le seul membre du comité qui se retrouve avec un dilemme qui concerne deux questions de politique publique légitimes et réelles. D'une part, protéger les écosystèmes dont vous avez parlé avec tant d'éloquence et reconnaître vos droits de gouvernance dans votre territoire; d'autre part, la nécessité économique de permettre aux Premières Nations de l'intérieur ainsi qu'à ma province, l'Alberta, d'acheminer leurs biens au marché.

Voyez-vous la possibilité d'un compromis sur le port de Prince Rupert, où l'on créerait un corridor qui serait le seul utilisé? Pensez-vous que l'on pourrait assurer le trafic des pétroliers tout en protégeant la vaste majorité de l'écosystème dont nous parlons?

**Mme Slett :** Nos deux communautés ont vécu des quasi-accidents, et nous avons frôlé le désastre. Le *Simushir* dont Jason a parlé plus tôt se retrouvait carrément devant Haida Gwaii et aurait anéanti la communauté haïda.

**La sénatrice Simons :** Mais ce n'était pas un pétrolier.

**Mme Slett :** Oui, mais nous parlons de la navigation et d'un compromis, pour reprendre votre terme. Nous ne sommes pas anti-développement. Nous ne nous y opposerons pas, mais nous avons de graves réserves quant à l'impact du trafic des superpétroliers sur nos communautés. Nous vivons dans la région depuis 14 000 ans, nous assurons notre survie, et nous ne pouvons pas courir des risques qui mettront en péril nos communautés afin de protéger les intérêts des autres qui ne dépendent pas de l'océan comme nous.

**La sénatrice Simons :** Y a-t-il le risque, selon vous, que si nous mettons l'accent sur le moratoire sur les pétroliers, nous négligions les vrais problèmes que vous éprouvez actuellement? Je suis sidérée d'apprendre qu'il n'y a aucune équipe d'intervention marine dans votre région. La sénatrice McCoy a évoqué sa préoccupation, qui est également la mienne, selon laquelle nous nous concentrons sur ces grands pétroliers, à double-coque, le fleuron de l'industrie, et nous ne prêtons pas suffisamment d'attention aux dangers réels actuels, c'est-à-dire les navires qui sont peut-être moins bien construits et qui ont à bord de grandes quantités de polluants. Craignez-vous que le gouvernement puisse imposer un moratoire sur les pétroliers et ensuite ne pas régler les autres problèmes qui menacent déjà vos territoires?

**Mme Slett :** C'est sans aucun doute l'une des choses que les Premières Nations côtières et, indépendamment, les communautés, réclament, à savoir des capacités accrues d'intervention maritime dans nos collectivités. Il y a une lacune. J'ai mentionné qu'il faut attendre 18 heures avant qu'un navire

We see that the development has to strike a balance with the needs of the communities that will be most impacted and affected by something that could go wrong, and it has been our experience that something goes wrong. We've had the *Queen of the North* sink outside Haisla territory, and the *Nathan E. Stewart*. Other ships have gone into danger zones in our territory, and our people are the first responders out there.

For us, are there compromises? Not a compromise that would affect the livelihood and sustainability of our communities that have lived there for thousands of years.

**Mr. Alsop:** Thank you for your question. For the Haida Nation, I don't think we see any scenario where there is an ability to compromise for a corridor, considering that any projects that are being conceived inland or along the coast ultimately result in tanker traffic that would come through our territory and risk our culture and way of life and our history, as Marilyn has articulated.

I think it is really important to move forward with this act, and what it will do — answering your second question — is it will finally take this threat off the table for us and allow us to really dig in and focus on that work. You can imagine how many things we deal with as a government. I understand that this government deals with a lot of things and can relate, but we have focused and dedicated people who are working to continue to better the lives of our people and our communities. By being able to move forward with this act, you will be able to bring some level of peace to the North coast and Central coast and Haida Gwaii and allow us to, as you mentioned, continue to focus on improving response to the traffic that's already quite busy coming in and out of the port of Prince Rupert with container traffic. As well, there are a number of liquified natural gas projects being proposed to add more tanker traffic as well.

There is still a lot of work to do in waterway management. There is still a lot of work to continue to do to look at the way that projects are approved. I think there is some good work happening, looking at the turn pole process which, right now is flawed from a Haida perspective, because projects are looked at from the source to the end line but doesn't really include the impacts of tanker traffic within those. I believe reviews of that are happening now, and there are opportunities to continue to work collaboratively government to government to improve how we are managing shipping in our territories. I think that's a big part of the Oceans Protections Plan and through some of the

soit là pour le nettoyage — c'est 18 heures de trop en ce qui nous concerne.

Dans le développement de la région, nous croyons qu'il faut trouver un équilibre entre les besoins des communautés qui seront le plus touchées par quelque chose qui pourrait mal tourner, et d'après notre expérience, quelque chose finit par mal tourner. Le *Queen of the North* a coulé au large du territoire haisla, et le *Nathan E. Stewart*. D'autres navires se sont aventurés dans des zones dangereuses de notre territoire, et nos gens sont les premiers intervenants.

Pour nous, y a-t-il des compromis, et pas un qui nuirait au gagne-pain et à la durabilité de nos communautés, qui vivent là depuis des milliers d'années?

**M. Alsop :** Merci de poser la question. Pour la nation haïda, je ne pense pas qu'il y ait de scénario dans lequel on peut trouver un compromis pour créer un corridor, puisque les projets conçus à l'intérieur des terres ou le long de la côte se traduiront par le passage de pétroliers à travers notre territoire, ce qui mettra en péril notre culture, notre mode de vie et notre histoire, comme l'a expliqué Marilyn.

Je crois qu'il est très important d'adopter ce projet de loi. Ce qu'il fera — pour répondre à votre deuxième question —, c'est enfin dissiper cette menace pour nous et nous permettre de vraiment mettre les mains à la pâte et de nous concentrer sur ce travail. Vous pouvez imaginer le nombre de choses avec lesquelles nous devons composer en tant que gouvernement. Je peux donc comprendre que le gouvernement a beaucoup de chats à fouetter, mais nous avons des personnes déterminées et dévouées qui déploient des efforts pour continuer d'améliorer la vie de nos gens et de nos communautés. Si vous pouvez faire adopter ce projet de loi, vous serez en mesure d'apaiser les gens de la côte septentrionale, de la côte centrale et de Haida Gwaii. Le projet de loi nous permettrait aussi, comme vous l'avez mentionné, de continuer de mettre l'accent sur l'amélioration de l'intervention pour le trafic de conteneurs déjà plutôt dense au port de Prince Rupert. Des projets du secteur du gaz naturel liquéfié pourraient également accroître le nombre de navires-citernes.

Il y a encore beaucoup de travail à faire pour gérer les voies navigables. Il en reste encore beaucoup à faire pour examiner la façon dont les projets sont approuvés. Je pense qu'il se fait de bonnes choses, quand on regarde le processus de contournement, qui comporte actuellement des lacunes du point de vue des Haïdas, car on examine les projets du départ à la ligne d'arrivée, mais cela ne comprend pas vraiment les répercussions du trafic de conteneurs entre les deux. Je crois qu'on revoit cela en ce moment, et il y a des possibilités de collaboration entre les gouvernements pour améliorer la façon dont nous gérons le transport maritime sur nos territoires. Je pense que c'est une

reconciliation framework agreement that a lot of coastal nations are working on to deal with the existing traffic.

So I don't see, for the Haida Nation, any real compromise on that for a corridor.

**Senator Plett:** Thank you to both the witnesses for being here.

Mr. Alsop, I want to touch on the question that Senator Miville-Dechêne raised earlier and your response, and far be it from me to get into a debate here with witnesses. That's not what I want to do. Her question had to do with consultations, I believe, with other First Nations, other than the ones you mentioned.

You know, sir, three and a half years ago, we had a federal election. A government was formed that I didn't support and still don't, and I still spend my almost every waking moment trying to correct a wrong that happened three and a half years ago and I'm going to continue to do that. However, three and a half years ago, Justin Trudeau won a majority government and he speaks on behalf of Canada.

Both of you here are representing I don't know how many people, but you are representing I am assuming thousands of people here today. You've been either elected or appointed to represent those people. And yet, to Senator Miville-Dechêne, you said that band council leadership of other First Nations were speaking on behalf of themselves and not their people. I fail to see how they are not speaking on behalf their people and you are speaking on behalf of your people. Now, if I misinterpreted your answer, I apologize. I want you to be able to correct that answer. But I believe you are here speaking on behalf of certain people. I'm speaking on behalf of certain people. And band council leadership, in any of the other First Nations that either you have consulted with or others have consulted with, also have a mandated right to speak on behalf of their people.

**Mr. Alsop:** Thank you for your question. I guess I'm speaking for myself, from the Haida Nation. We are governed by our own constitution and we are governed by our own hereditary leaders working together with the band council. So we are all bound together through our own design. As an elected president, I am able to speak for all the people in the broader territory, which includes the terrestrial area and the marine space, and the airspace, in our case. And so I was speaking generally in terms of the band councils that are a creation of the federal government and have come from the Indian Act. They were not designed originally to serve our people in that true way that connects with our traditional governance systems. So the actual accountability is to the federal government and through the Indian Act and not necessarily to the people legally.

partie importante du Plan de protection des océans et un élément de l'entente-cadre de réconciliation sur lequel se penchent de nombreuses nations côtières pour gérer le trafic actuel.

Je ne vois donc pas de véritable compromis pour la nation haïda en ce qui a trait au corridor.

**Le sénateur Plett :** Merci aux deux témoins d'être ici.

Monsieur Alsop, je veux aborder la question que la sénatrice Miville-Dechêne a soulevée plus tôt et votre réponse, et loin de moi l'idée de tenir un débat avec des témoins. Ce n'est pas ce que je veux. Sa question portait sur les consultations, je crois, avec d'autres Premières Nations, au-delà de celles que vous avez mentionnées.

Vous savez, monsieur, que nous avons eu des élections fédérales il y a trois ans et demi. Je n'appuyais pas et je n'appuie toujours pas le gouvernement qui a été formé, et je passe encore pratiquement tous mes moments éveillés à tenter de redresser un tort causé il y a trois ans et demi, et c'est ce que je continuerai de faire. Cependant, il y a trois ans et demi, Justin Trudeau a obtenu un mandat majoritaire, et il parle au nom du Canada.

Je ne sais pas combien de personnes vous représentez tous les deux aujourd'hui, mais je suppose qu'il y en a des milliers. Vous avez été élus ou nommés pour représenter ces personnes. Et pourtant, vous avez dit à la sénatrice Miville-Dechêne que les dirigeants du conseil de bande des autres Premières Nations parlaient en leur propre nom, pas au nom de leurs gens. Je ne comprends pas comment ils ne parlent pas au nom de leurs gens alors que c'est ce que vous faites. Cela dit, si j'ai mal interprété votre réponse, je m'en excuse. Je veux que vous soyez en mesure de la corriger. Mais je crois que vous parlez ici au nom de certaines personnes. Je parle moi-même au nom de certaines personnes. Et les dirigeants des conseils de bande, dans toutes les autres Premières Nations que vous avez consultées ou que d'autres ont consultées, possèdent aussi un droit mandaté pour parler au nom de leurs gens.

**M. Alsop :** Merci de votre question. Je suppose que je parle en mon propre nom, au sein de la nation haïda. Nous sommes assujettis à notre propre constitution et dirigés par nos propres chefs héréditaires qui travaillent ensemble avec le conseil de bande. Nous sommes donc tous délibérément unis. En tant que président élu, je peux parler au nom de toutes les personnes sur le grand territoire, qui comprend la partie terrestre et la partie marine, ainsi que l'espace aérien dans notre cas. Je parlais donc généralement des conseils de bande qui sont une création du gouvernement fédéral aux termes de la Loi sur les Indiens. Ils n'ont pas été initialement conçus pour servir nos gens en créant vraiment des liens avec nos systèmes de gouvernance traditionnels. Les conseils rendent donc des comptes au gouvernement fédéral aux termes de la Loi sur les Indiens, et pas nécessaire au peuple sur le plan juridique.

Although some band councils are able to function and work beyond the reserve boundaries, technically band councils are formed to manage the reserves. When the federal government created the reserve system to limit us from our territories and separate us, you know, there were times when you were not even allowed to leave the reserve without permission of the Indian agent. And then, later, the Indian agents were replaced by band councils to enact federal policy. So some communities have been able to grow and expand that, but from a real legal, practical sense, the jurisdiction and authority speak to the reserve and the reserve territory only and not the broader territory of our nations, which we have been alienated from.

**Senator Plett:** I am not sure that you answered my question but we will agree to maybe — absolutely, Ms. Slett, if you want to answer that, for sure.

**Ms. Slett:** I want to add to Jason's comments. Indigenous communities are diverse in governance structures. Heiltsuk are very proud to have a seamless relationship with our hereditary leaders, and we do this collaboratively. The Heiltsuk Tribal Council — Meghan and I are here from HTC, and we represent the political leadership, and our Hemas represent the traditional leadership. This is the leadership that has sustained our community for thousands of years, and they also provide the guidance over the title and rights of Heiltsuk people. We support their guidance. So for us, we are very proud to have this seamless relationship within Heiltsuk. We are a stronger community for it. But certainly the Indian Act band governance system is a colonial system put onto Indigenous communities.

**Senator Plett:** Thank you for those answers.

I just read that apparently there are about four large tankers a week that leave Valdez, Alaska, which is just north of the proposed tanker ban. So there is tanker traffic awfully close. Does this concern you? Do you have any concerns that this tanker traffic limits the effectiveness of Bill C-48?

**Mr. Alsop:** Yes, for sure, it concerns us, all of the traffic in general and the oil tanker traffic in particular. The *Exxon Valdez* spill is famous around the world. It is still something that is spoken about a lot in this context, and so that was the example, the real wake-up call of the threats that are all around us as well, and the impacts are still remaining in that community, in the recovery. We are definitely very concerned about the existing traffic, but I don't think that this act affects that. This will be effective to remove the threat of even more traffic closer to our territories, increasing the risk.

Même si certains conseils de bande peuvent fonctionner et travailler au-delà des limites des réserves, les conseils de bande sont techniquement formés pour gérer les réserves. Quand le gouvernement fédéral a créé le système de réserves pour nous cantonner dans nos territoires et nous séparer, vous savez, il est arrivé qu'on n'ait même pas le droit de sortir de la réserve sans la permission d'un agent des Indiens. Ces agents ont ensuite été remplacés par les conseils de bande pour appliquer la politique fédérale. Certaines communautés ont réussi à croître et à aller plus loin, mais d'un véritable point de vue juridique et pratique, le champ de compétence et le pouvoir se rapportent au seul territoire des réserves, pas au plus grand territoire de nos nations, dont elles ont été exclues.

**Le sénateur Plett :** Je ne sais pas si vous avez répondu à ma question, mais nous allons peut-être nous entendre pour... tout à fait, madame Slett, si vous le voulez, vous pouvez y répondre, bien sûr.

**Mme Slett :** J'aimerais ajouter quelque chose aux observations de Jason. Les communautés autochtones ont différentes structures de gouvernance. Le conseil Heiltsuk est très fier d'avoir une relation harmonieuse avec ses chefs héréditaires, et nous collaborons. Le Heiltsuk Tribal Council — Meghan et moi en représentons les dirigeants politiques — représente le leadership politique, et nos Hemas représentent le leadership traditionnel, à savoir celui qui a soutenu notre communauté pendant des milliers d'années, en donnant, entre autres, des conseils sur le titre et les droits des Heiltsuk. Nous donnons suite à ces conseils. Nous sommes donc très fiers de cette relation harmonieuse au sein du conseil Heiltsuk. Notre communauté en est plus forte. Cela dit, il ne fait aucun doute que le système de gouvernance des bandes de la Loi sur les Indiens est un système colonial imposé aux communautés autochtones.

**Le sénateur Plett :** Merci de ces réponses.

Je viens tout juste de lire qu'il y a apparemment quatre grands navires-citernes par semaine qui partent de Valdez, en Alaska, ce qui est juste un peu plus au nord que pour l'interdiction proposée. Il y a donc des navires-citernes qui circulent extrêmement près. Est-ce que cela vous préoccupe? Craignez-vous que ce trafic de navires-citernes limite l'efficacité du projet de loi C-48?

**M. Alsop :** Oui, bien sûr, cela nous préoccupe, comme tout le trafic en général et plus particulièrement les navires-citernes. Le déversement de l'*Exxon Valdez* est bien connu partout dans le monde. C'est encore un événement dont on parle beaucoup dans ce contexte. C'était l'exemple, le véritable signal d'alarme, pour ce qui est des menaces qui sont partout autour de nous, et la communauté touchée en subit encore les répercussions, dans sa convalescence. Nous sommes sans aucun doute très préoccupés par le trafic actuel, mais je ne pense pas que cette mesure législative y change quelque chose. Elle sera plutôt utile pour

For us, I don't know how to describe it. I guess to understand where we're coming from is to understand what this cultural genocide means, to have a population decimated originally by introduced diseases like smallpox and have your population whittled down to a few hundred. To start to regrow and rebuild from that and maintain your culture and perseverance, despite the federal policies, is a triumph of our nations and our people.

As nations, where we're at is we're just awakening and coming out those very difficult times where the federal policies and industry have been really running all over our territories and damaging our homelands and affecting us in very deep and profound ways that new generations are just beginning to emerge from relatively unscathed.

To have your territory already be heavily logged and all of those resources leaving your territory for the benefit of others, to have your fisheries resources taken and your people displaced from that industry, and to continue to be confronted now with liquified natural gas tankers and oil tankers, it really affects us from having that peace of mind to be able to start to move forward and be part of this resurgence of our economies.

I don't know if you could appreciate what it would mean to us to be able to have that immediate threat of new traffic removed so that we could continue to build our sustainable economies on the coast, including moving forward with renewable energy as part of that solution.

**Senator Plett:** I think we all appreciate what you're saying, and we all appreciate the hardships. There are some of us that believe this would decimate the Province of Alberta's economy or, indeed, a good portion of Canada's economy because of a risk of something happening — not something happening, but a possible risk. Life is full of risks. Senator Simons made reference to the fact that tankers nowadays are built a whole lot better than they were. Granted, they are larger so a spill is more decimating, and I understand that, but the risk of spillage is also a lot less than it was 50 years ago. Anyway, that's a comment and you don't need to reply to that if you don't want to. Thank you.

**Senator Galvez:** Thank you very much. I understand perfectly the emotion of your speech and your message because I come from Peru. When you talk about colonialism, invasion, genocide and chicken pox and all of this, I can imagine. I have the capacity of imagining. That is the emotional part of the problem.

éliminer la menace que représente un trafic encore plus dense à proximité de nos territoires, qui augmente le risque.

Je ne sais pas comment décrire ce que cela signifie pour nous. Je suppose que pour comprendre notre point de vue, il faut comprendre la signification de ce génocide culturel, alors qu'une population a été d'abord décimée par l'introduction de maladies comme la variole, jusqu'à ce qu'elle soit réduite à quelques centaines de personnes. C'est un triomphe pour nos nations et notre peuple d'avoir réussi à rebâtir, à maintenir leur culture et à persévérer, malgré les politiques fédérales.

En tant que nations, cela signifie que les nouvelles générations ne font que commencer à émerger relativement indemnes de ces périodes très difficiles où les politiques fédérales et l'industrie ont profondément et concrètement piétiné nos territoires et endommagé nos patries.

Lorsque notre territoire fait l'objet d'une intense exploitation forestière au profit d'autres personnes, que nos ressources halieutiques sont saisies et que cette industrie déplace nos gens, et que nous continuons à être confrontés à des navires-citernes de gaz naturel liquéfié et à des pétroliers, il est vraiment difficile pour nous d'avoir la tranquillité d'esprit nécessaire pour commencer à aller de l'avant et participer à cette reprise de nos économies.

Je ne sais pas si vous pouvez apprécier ce que cela signifierait pour nous si la menace immédiate d'un nouveau trafic était éliminée afin que nous puissions continuer à construire des économies durables sur la côte, y compris en nous tournant vers l'énergie renouvelable comme une partie de la solution.

**Le sénateur Plett :** Je pense que nous comprenons tous ce que vous dites, et nous nous rendons tous compte des difficultés vécues. Certains d'entre nous croient que cela décimerait l'économie de l'Alberta ou d'une bonne partie du Canada à cause du risque d'incident — pas parce que cela se produira, mais parce que c'est possible. La vie est remplie de risques. La sénatrice Simons a mentionné que les navires-citernes sont maintenant beaucoup mieux construits qu'avant. C'est vrai. Ils sont plus grands et les déversements sont donc plus dévastateurs, et j'en suis conscient, mais le risque de déversement est nettement moindre que ce qu'il était il y a 50 ans. Quoi qu'il en soit, c'est une observation, et vous n'avez pas à répondre si vous ne le voulez pas. Merci.

**La sénatrice Galvez :** Merci beaucoup. Je comprends parfaitement bien l'émotion dans votre discours et votre message, car je viens du Pérou. Quand vous parlez de colonialisme, d'invasion, de génocide, de la varicelle et ainsi de suite, je peux imaginer. J'en suis capable. C'est l'aspect émotionnel du problème.

But I'm a technical person, and my profession has taken me to study oil spills. I couldn't agree more with the opening remark of Chief Slett who said that oil spills are not theoretical and are not hypothetical. It has occurred in the past — you mentioned *Exxon Valdez* — and it has occurred very recently at Deepwater Horizon, where engineers said it would never happen, but it happened to the biggest oil company in the world, BP, which had all the capacity to come and answer and respond to that.

You seem to have done important work looking into oil spills, so I have two questions. Have you found an oil spill, small, medium or large, where the oil was recuperated and there was zero impact on the environment and on human activities? My colleague talked about risk, and I think you have all the factors to increase that risk: the load, the type of petroleum, the tides, the weather and the presence of archipelagos. All the factors are combined there. I perceive that the risk of an oil spill is high, so in the event of one, how will it affect your coastal communities? And also how will it affect the communities that people are trying to say that you don't agree with about the pipelines and the exportation of oil? How will it also affect them if an oil spill happens? I believe they will also be impacted.

**The Chair:** Are those two questions?

**Senator Galvez:** Yes.

**Ms. Slett:** Are we aware of any oil spills that have been cleaned up and from which there have been zero impacts and everything has been fine? No, I'm not aware of anything like that, nor is that our experience with the *Nathan E. Stewart*.

How does an oil spill affect other communities that may be in opposition to this bill? It doesn't, because we are the ones that are on the coast. We are the coastal communities. This tanker traffic and the tankers are going through our respective traditional territories.

**Mr. Alsop:** Thank you for your question. I'll add that we also haven't found any examples where there is zero impact. Even the smallest examples have a huge impact on the community and the people, particularly those who rely on the area for food.

One of the most important things for us is probably salmon, and I mentioned that in my speech. One of the things that is exciting is this reinvestment in salmon. There was a new investment into the B.C. Wild Salmon Policy, I believe, of over \$140 million to rebuild and support salmon in British Columbia, and things like that could be affected.

Mais j'ai un sens pratique, et ma profession m'a amenée à étudier les déversements de pétrole. Je souscris totalement à ce que le chef Slett a dit dans sa déclaration liminaire, à savoir que les déversements de pétrole ne sont ni théoriques ni hypothétiques. Il y en a déjà eu — vous avez parlé de l'*Exxon Valdez* —, y compris très récemment à la plateforme Deepwater Horizon, où les ingénieurs ont dit que cela ne se produirait jamais. C'est pourtant arrivé à la plus grande pétrolière au monde, BP, qui avait tous les moyens disponibles pour intervenir.

Vous semblez avoir fait un travail important en étudiant les déversements de pétrole, et j'ai donc deux questions. Avez-vous trouvé un déversement de pétrole, petit, moyen ou grand, où le pétrole a été récupéré sans la moindre incidence sur l'environnement et les activités humaines? Mon collègue a parlé du risque, et je pense que vous avez tous les facteurs pour l'accroître : le chargement, le type de pétrole, les marées, la météo et la présence d'archipels. Tous les facteurs sont combinés. À mon avis, le risque de déversement est élevé. Par conséquent, s'il y en a un, de quelle façon vos communautés côtières seront-elles touchées? Aussi, quelle sera l'incidence sur les communautés avec lesquelles des gens disent que vous n'êtes pas d'accord en ce qui a trait aux pipelines et à l'exportation de pétrole? Comment seront-elles également touchées en cas de déversement de pétrole? Je crois qu'elles en subiront aussi les conséquences.

**Le président :** Y a-t-il deux questions?

**La sénatrice Galvez :** Oui.

**Mme Slett :** Connaissez-vous des déversements de pétrole qu'on a nettoyé et qui n'ont eu aucune conséquence, à la suite desquels tout était bien? Non, je n'ai jamais vu quelque chose du genre, et pas dans le cas du *Nathan E. Stewart*.

De quelle façon un déversement de pétrole touche-t-il les autres communautés qui pourraient s'opposer à ce projet de loi? Elles ne seraient pas touchées, car c'est nous qui sommes sur la côte. Nous sommes les communautés côtières. Les navires-citernes circulent sur nos territoires traditionnels respectifs.

**M. Alsop :** Merci de poser la question. Je vais ajouter que nous n'avons jamais trouvé de cas sans répercussions, où tout a bien été. Même les plus petits déversements ont une énorme incidence sur la communauté et les gens, surtout ceux qui dépendent de la région pour se nourrir.

Pour nous, le saumon est probablement un des aliments les plus importants, et je l'ai mentionné dans mon discours. L'une des choses emballantes est d'ailleurs le réinvestissement dans le saumon. Dans la B.C. Wild Salmon Policy, je crois qu'il y a eu un investissement de plus de 140 millions de dollars pour rétablir et soutenir la population de saumon en Colombie-Britannique, et ce genre de mesures pourraient en souffrir.

You guys are hearing from a lot of different people and technical experts. One of the things to consider is that there will be an impact no matter what happens. For example, you're going to hear from pilotage authorities and others, and it's an interesting situation that it creates. I read about this in the 1978 inquiry. Essentially, when you talk to some, they will say the risks are low or zero and they could navigate the area. But we really are the people who have the most experience in the area collectively. Our cultures and a lot of our oral traditions are passed down and share this history of our waters and our relationship with the waters. We have a very deep understanding of the real risks and the threats. When you ask a pilot if they can navigate safely or confidently through these waters, you're putting them in a difficult position where you're questioning their professional ability. Of course, they're going to have to say, "Yes, we can do that." Otherwise, they'd be admitting incompetence. That's important to recognize. I'm a basketball player. If you ask me if I'm going to hit the game-winning shot from three, I'm going to tell you yes every time because I'm confident in myself, but the reality is I could miss as well.

**Senator Dasko:** Thank you so much for coming today. I've learned a lot by listening to your statements and answers.

My question is about the fishery and its potential. You both used words like, "We have to restore the fishery. There is potential. We have to move forward with it. We have to build it." I want to get a sense of what there is now. What is the Indigenous fishery right now? Also, where do Indigenous people work in the fishery? What is the state of it right now, and also what is your vision for the future of the fisheries with regard to your people? Is it a commercial fishery? Is that what you are hoping for, expecting or building toward? Is it more local? What's the vision you have of how this will develop?

**Ms. Slett:** The state of the fishery right now is that it has been in a steady decline, but we are working with both governments, B.C. and Canada, as well as industry, around the restoration and rehabilitation of our streams and watersheds. Jason just spoke a few minutes ago about the recent investment announcement in wild salmon in B.C. Those are the types of things that will help our communities with the enhancement opportunities we seek.

The vision is that we will be able to have sustainable and long-term employment for our community members as mariners. That's who we are on the coast; we're mariners. Our fathers, grandfathers and great-grandfathers were all fishermen. We also practise our traditional values through that as well in terms of going out, taking a little and leaving a lot. If your family has a right to a stream, your family also has the right and responsibility to steward that. Going forward, we see the

Vous entendez toutes sortes de personnes et de techniciens. L'une des choses à prendre en considération, c'est qu'il y aura des répercussions quoi qu'il arrive. Par exemple, vous allez entendre les administrations de pilotage et d'autres groupes, et cela crée une situation intéressante. Je l'ai lu dans l'enquête de 1978. Essentiellement, quand on parle à certaines administrations, elles diront que le risque est faible ou nul et que la navigation est possible dans la région. Nous sommes toutefois collectivement le groupe qui connaît le mieux la région. Nos cultures et nos traditions orales sont transmises et parlent de l'histoire de nos eaux et de notre relation avec nos eaux. Quand vous demandez à un pilote s'il peut naviguer en sécurité ou avec confiance dans ces eaux, vous le mettez dans une position délicate en remettant en question son professionnalisme. De toute évidence, il dira que c'est possible. Cela reviendrait autrement à avouer son incompetence. Il est important de le reconnaître. Je joue au basketball. Si vous me demandez si je vais réussir un panier gagnant à trois points, je vais toujours vous dire oui parce que j'ai confiance en moi, mais dans les faits, je peux aussi rater mon coup.

**La sénatrice Dasko :** Merci beaucoup de comparaître aujourd'hui. J'ai beaucoup appris en écoutant vos déclarations et vos réponses.

Ma question porte sur la pêche et son potentiel. Vous avez tous les deux dit qu'il faut restaurer la pêche, qu'il y a un potentiel et que nous devons y donner suite, le développer. Je veux me faire une idée de la situation actuelle. À quoi ressemble la pêche autochtone à l'heure actuelle? De plus, à quel endroit les Autochtones travaillent-ils dans ce secteur? Où en est-on actuellement, et quelle est votre vision pour l'avenir de la pêche en ce qui concerne vos gens? S'agit-il de pêche commerciale? Est-ce ce que vous souhaitez, ce à quoi vous vous attendez ou ce que vous préparez? Est-ce davantage à l'échelle locale? Quelle est votre vision quant à la suite des choses à cet égard?

**Mme Slett :** Dans l'état actuel des choses, les stocks de poissons sont en déclin constant, mais nous travaillons avec les deux gouvernements, la Colombie-Britannique et le Canada, ainsi qu'avec l'industrie, à la restauration et à la remise en état de nos cours d'eau et bassins hydrographiques. Jason vient de parler il y a quelques instants de la récente annonce d'investissement dans le saumon sauvage en Colombie-Britannique. Voilà le genre de mesures qui aideront nos communautés grâce aux possibilités de mise en valeur que nous cherchons à créer.

Notre vision est d'être en mesure d'offrir des emplois durables et à long terme aux membres de nos communautés dans le secteur maritime. Après tout, en tant qu'habitants de la côte, nous sommes des gens de la mer. Nos pères, grands-pères et arrière-grands-pères étaient tous des pêcheurs. Par la même occasion, nous mettons également en pratique nos valeurs traditionnelles, qui reposent sur le principe qu'il faut en prendre un peu et en laisser beaucoup. Si votre famille a un droit d'accès

continuation of stewardship and enhancement, as well as the growth potential and economic opportunities to get people back out fishing and providing sustainable income for their families.

**Senator Dasko:** Mr. Alsop, were you going to answer that?

**Mr. Alsop:** Just to follow up, you want to get more participation back into the commercial fishery. For Haida Gwaii, roughly 30 per cent of the coastal fishery comes out of our waters, but our people are only a small percentage of those active. There are many reasons why that happened over time.

In the early days, our people were the pioneers and early leaders in the commercial fishing industry. In fact, on Haida Gwaii, over time, our people moved from building canoes and canoe technology to building their own seine boats and gillnetters. We were building our own boats right in our communities. We were independent. People were able to hire their family, feed their family and be self-sufficient and look after each other in that way.

Not only that, we were also involved in creating new fishing opportunities, like the herring roe on kelp or the spawn on kelp fisheries that was essentially brought to commercialization by our people, which opened up new markets in Japan and around the world. It created new opportunities.

We've always been at the forefront of that industry, but there were policy issues and things that led to the changing of quota and management systems. Slowly, our people were squeezed out of the industry. There still is a thriving fishing opportunity happening; it's just that we are not part of it.

Part of the collaborative work, together with the government, is looking at how we can become more active participants in that industry, with a little bit of security. It's also about getting into integrating the value chain, the processing and getting right to markets so that people can actually know who caught their fish, know the fishermen who caught it and have that relationship back to the place. It's really important for people today to know where their food comes from and understand how it got to their plate to really appreciate it. That's a big part of where we're going, in addition to restoring habitats and being able to also continue to be able to live off of the resources. A lot of these discussions are around jobs and money, which at the end, then, everyone says to put food on the table. The food is already there for us, and we just want to continue to protect and maintain that. A lot of our people sustain themselves off the food that our territories provide.

à un cours d'eau, elle a aussi le droit et la responsabilité de le protéger. À l'avenir, nous poursuivrons les efforts d'intendance et de mise en valeur, en plus d'assurer le potentiel de croissance et les débouchés économiques pour amener les gens à s'adonner de nouveau à la pêche et à en tirer un revenu stable leur permettant de subvenir aux besoins de leur famille.

**La sénatrice Dasko :** Monsieur Alsop, voulez-vous répondre à cette question?

**M. Alsop :** Dans le même ordre d'idées, on veut accroître la participation à la pêche commerciale. Les eaux de Haida Gwaii contribuent à environ 30 p. 100 des pêches côtières, mais nos membres représentent seulement un faible pourcentage des pêcheurs actifs. Beaucoup de raisons expliquent pourquoi la situation a pris une telle tournure au fil du temps.

À l'origine, nos peuples étaient les pionniers et les chefs de file de l'industrie de la pêche commerciale. En fait, dans la région de Haida Gwaii, avec le temps, nous sommes passés de la construction de canots et des techniques connexes à la construction de senneurs et de bateaux de pêche à filets maillants. Nous construisions nos propres bateaux au sein même de nos communautés. Nous étions indépendants. Les gens pouvaient embaucher leurs proches, nourrir leur famille, subvenir à leurs propres besoins et s'entraider de cette façon.

Ce n'est pas tout : nous participions également à la création de nouvelles possibilités de pêche, comme la récolte d'œufs de hareng sur algues ou sur varech, qui ont essentiellement été commercialisés par nos peuples, ouvrant ainsi de nouveaux marchés au Japon et partout dans le monde. Cela a créé de nouveaux débouchés.

Nous avons toujours été à l'avant-garde de cette industrie, mais des enjeux en matière de politiques, entre autres, ont entraîné la modification des quotas et des systèmes de gestion. Peu à peu, nous avons été évincés de l'industrie. Il existe toujours une industrie de la pêche florissante; le hic, c'est que nous n'en faisons plus partie.

Une partie du travail de collaboration avec le gouvernement consiste à examiner comment nous pouvons participer plus activement à l'industrie, tout en assurant un peu plus de sécurité. Il s'agit aussi de prendre part aux activités liées à la chaîne de valeur à la transformation et à la mise en marché pour permettre aux gens de savoir qui a pêché leur poisson, d'apprendre à connaître les pêcheurs et de rétablir un lien avec le lieu de provenance. De nos jours, il est vraiment important que les gens sachent d'où provient leur nourriture et qu'ils comprennent comment elle arrive jusqu'à leur assiette afin de l'apprécier vraiment. C'est un élément important de ce que nous visons, en plus de restaurer les habitats et de permettre aux gens de continuer à tirer leur subsistance des ressources. Bon nombre de ces discussions portent sur les emplois et l'argent, l'objectif étant, au bout du compte, aux dires de tout le monde, de mettre de la nourriture sur la table. Dans notre cas, la nourriture est déjà

**Senator MacDonald:** I thank the witnesses for being here this morning.

I have a statement and a question. You raised legitimate concerns about risk. Risk is always a concern. I flew to Ottawa this week. I suspect both of you flew to Ottawa this week. We just saw a couple of major plane crashes. We take risks. There's always risk. The key is to manage risk.

On the East Coast of Canada, we manage 288 metric tonnes of oil every year in the water. B.C. has 6 million metric tonnes; it's not even close. You talk about fishing grounds. The Grand Banks of Newfoundland are the greatest, most productive fishing grounds in the entire world, and we've been extracting 500 million barrels of oil a day for the last 25 years and managing that risk. So risk is something that we should always be aware of, but risk is something that can be managed.

You mentioned earlier that some of the First Nations are operating under outdated governance structures. Perhaps that is a reason why they oppose Bill C-48. It's my understanding that the Nisga'a Lisims is B.C.'s most modern treaty nation, and they signed their treaty in 2000. Is it not true that they have a democratically elected government that opposes Bill C-48, or am I mistaken in that? Is my understanding correct that they oppose Bill C-48?

**Ms. Slett:** Is that a question, whether they oppose?

**Senator MacDonald:** You made the argument that one of the provinces is operating under an outdated governance structure, but they are a modern treaty nation and they oppose Bill C-48. Is that not correct? Why would they oppose it?

**Ms. Slett:** I have heard that they do oppose Bill C-48. I don't know the specifics of why they do. But we are here to talk about why we support Bill C-48.

You had mentioned and talked about the risks, and that we all take risks; we take risks every day in our everyday lives. For us, the risk is too great. It is too great, not on just me as a single person, but my community that has lived on the coast for 14,000 years-plus and our future generations to come. That risk is borne onto and placed onto everybody. That risk is just far too great.

là, et nous voulons simplement continuer à protéger et à préserver les ressources. Bon nombre de nos membres se nourrissent des aliments qui se trouvent sur nos territoires.

**Le sénateur MacDonald :** Je remercie les témoins d'être parmi nous ce matin.

J'ai une observation à faire et une question à poser. Vous avez soulevé des préoccupations légitimes au sujet des risques. C'est toujours une source d'inquiétude. J'ai pris l'avion pour venir à Ottawa cette semaine, tout comme vous deux, je suppose. Il y a eu dernièrement quelques écrasements d'avion importants. Nous prenons donc des risques. Il y a toujours des risques. L'essentiel, c'est de savoir les gérer.

Sur la côte Est du Canada, nous gérons chaque année 288 tonnes métriques de pétrole en mer. La Colombie-Britannique en gère 6 millions; on est loin du compte. Vous parlez de zones de pêche. Les Grands Bancs de Terre-Neuve constituent la zone de pêche la plus productive dans le monde entier : nous extrayons 500 millions de barils de pétrole par jour depuis 25 ans et nous gérons les risques. Par conséquent, nous devons toujours être conscients des risques, mais c'est quelque chose qui peut être géré.

Vous avez dit tout à l'heure que certaines Premières Nations sont assujetties à des structures de gouvernance désuètes. C'est peut-être pourquoi elles s'opposent au projet de loi C-48. À ma connaissance, le gouvernement Nisga'a Lisims représente la nation signataire du traité le plus moderne en Colombie-Britannique, lequel a été signé en 2000. N'est-il pas vrai que cette nation a un gouvernement démocratiquement élu qui s'oppose au projet de loi C-48, ou est-ce que je me trompe? Ai-je raison de croire que les Nisga'as s'opposent au projet de loi C-48?

**Mme Slett :** La question est-elle de savoir s'ils s'y opposent?

**Le sénateur MacDonald :** Vous avez fait valoir que l'une des provinces fonctionne selon une structure de gouvernance désuète, mais cette nation signataire d'un traité moderne s'oppose tout de même au projet de loi C-48. N'est-ce pas exact? Pourquoi s'y oppose-t-elle?

**Mme Slett :** J'ai effectivement entendu dire qu'elle s'oppose au projet de loi C-48. Je ne connais pas les détails sur les raisons de son opposition, mais nous sommes ici pour expliquer pourquoi nous appuyons le projet de loi C-48.

Vous avez parlé des risques, en disant que personne n'y échappe; en effet, nous prenons des risques dans notre vie de tous les jours. Or, dans notre cas, le risque est trop grand. C'est trop grand non seulement pour moi en tant qu'individu, mais aussi pour ma communauté qui vit le long de la côte depuis plus de 14 000 ans, ainsi que pour nos générations futures. Ce risque, qui touche tout le monde, est beaucoup trop lourd.

**Senator MacDonald:** Why would the risk be any different on the West Coast than the East Coast?

**Ms. Slett:** We depend on a healthy ecosystem.

**Senator MacDonald:** We've been fishing for hundreds of years on the East Coast. I can't give you the number of members of my family that have drowned fishing in the past 300 years. Lots of people fish. There's risk in fishing. I'm saying the particulars on the East Coast — coastal living is really no different on either coast. We're managing risk on the East Coast. Why can't it be managed on the West Coast?

**Ms. Slett:** We talked about some of the most diverse ecological marine areas on the planet being part of the area that we're talking about. We talked about the well-being of many Indigenous communities in this area that are linked to the health of the sea. We talked about our traditional harvesting that is central to our traditional societies — central to who we are as Heiltsuk people is tied to a healthy ocean. We depend upon natural resources for food, health, culture and economy.

We also have a court-recognized right called the *Gladstone* right. Jason had talked a moment ago about herring spawn on kelp. Right now, we have people in our community who are out harvesting SOK. It's the start of our brand-new harvest new year, marked by the harvest of that commercial Aboriginal right.

These are the things that sustain us, and these are the things that are also put at risk. We would also support further improvement measures anywhere for marine oil protection. That goes for the East Coast, which you're talking about, in terms of improving the types of measures that we're talking about here.

**Senator MacDonald:** What about if we had a better response mechanism on the West Coast — let's say in the northern waters near the Prince Rupert and Port Simpson area? You said 18 hours isn't quick enough. Like anything, whether it's an accident on the highway or anything, we want quick response. What response would be quick enough, and could the authorities put together a response mechanism that would help mitigate the risks and help alleviate your concerns?

**Ms. Slett:** One of the things we have put forward is not so much the authorities putting together a marine response but working with the Indigenous communities that live on and know the coast. For us, for Heiltsuk, we have put forward the Indigenous Marine Response Centre. I was really clear that it's not around increasing traffic but having a presence of marine

**Le sénateur MacDonald :** Pourquoi le risque sur la côte Ouest serait-il différent de celui sur la côte Est?

**Mme Slett :** Nous dépendons d'un écosystème en santé.

**Le sénateur MacDonald :** Nous pratiquons la pêche depuis des centaines d'années sur la côte Est. Je ne saurais vous dire combien de membres de ma famille se sont noyés en pêchant au cours des 300 dernières années. Beaucoup de gens s'adonnent à la pêche. Cette activité comporte son lot de risques. Je parle des particularités sur la côte Est — il n'y a guère de différence dans les conditions de vie sur les deux côtes. Nous gérons les risques sur la côte Est. Pourquoi n'est-il pas possible de le faire sur la côte Ouest?

**Mme Slett :** Nous avons dit que certaines des zones marines écologiques les plus diversifiées de la planète se trouvent dans la région dont nous parlons. Nous avons expliqué que le bien-être de nombreuses communautés autochtones dans cette région est intimement lié à la santé du milieu marin. Nous avons dit que l'exploitation traditionnelle des ressources est le cœur de nos sociétés traditionnelles — c'est un élément essentiel qui définit l'identité des Heiltsuk et qui est tributaire de la santé de l'océan. Nous dépendons des ressources naturelles pour notre alimentation, notre santé, notre culture et notre économie.

Nous avons également un droit reconnu par la cour, appelé le droit *Gladstone*. Jason a parlé tout à l'heure des œufs de hareng sur varech. En ce moment, des gens dans notre communauté sont en train de les récolter. C'est le début de notre nouvelle année de pêche, marquée par ce droit ancestral de pêche à des fins commerciales.

Notre subsistance repose là-dessus, mais ce n'est pas sans risque. Nous serions également favorables aux mesures d'amélioration prises ailleurs pour protéger le milieu marin contre les déversements d'hydrocarbures. Cela vaut pour la côte Est, dont vous avez parlé, le but étant d'améliorer les types de mesures dont nous discutons ici.

**Le sénateur MacDonald :** Qu'arriverait-il si nous avions un meilleur mécanisme d'intervention sur la côte Ouest — disons dans les eaux septentrionales près de la région de Prince Rupert et de Port Simpson? Vous avez dit qu'un délai de 18 heures n'est pas assez rapide. Comme pour n'importe quoi, qu'il s'agisse d'un accident sur l'autoroute ou ailleurs, nous voulons une intervention rapide. Quel délai d'intervention serait assez rapide, et les autorités pourraient-elles mettre en place un mécanisme d'intervention qui aiderait à atténuer les risques et à dissiper vos préoccupations?

**Mme Slett :** Une des solutions que nous avons proposées aux autorités, ce n'est pas tant de mettre en place un mécanisme d'intervention maritime, mais de collaborer avec les communautés autochtones qui vivent sur la côte et qui connaissent la région. Dans notre cas à nous, les Heiltsuk, nous avons proposé la création d'un centre d'intervention maritime

response on the central coast. As it stands right now, there is none, and we're still vulnerable to what can happen there.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** I want to thank our two witnesses. I listened to you with as much openness as possible, and I have a tremendous amount of respect for your culture. What quantities of natural resources related to oil do your communities consume annually?

[English]

**Mr. Alsop:** I don't have the exact number in front of me right now. I will say that, on Haida Gwaii, we are still reliant on burning diesel for powering our grid and for the majority of our power. There are smaller ships that do come and replenish that, but that is something that our people — not just our people, but all the people of Haida Gwaii — want to change. A big focus for us going forward is getting off diesel and implementing renewable energy for Haida Gwaii. It's a challenge that we face, but it's a challenge we're willing to take on and from which we'd like to transition.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** All the goods you consume in your communities — be it food, clothing or medical services — also require a high consumption of oil products to get to your communities, right?

[English]

**Mr. Alsop:** That is the case. We do rely on —

[Translation]

**Senator Boisvenu:** Here is my question: Being in favour of the bill, you seem to be opposed to any exporting of oil from central Canada to the West Coast. What they say in central Canada, and in Alberta in particular, is that they mine for natural resources and assume the risks of mining, while you do not want to take any risks, but you consume the products anyway.

As Canadians or aboriginal communities, how do you think those risks assumed by consumers and producers can be split evenly? Basically, your position is completely closed in terms of any exporting of oil from the centre to the shores. I have not sensed any potential compromise in your case. I have visited many villages in northern Canada, and those communities consume a lot of oil for heating and electricity, among other

autochtone. Comme je l'ai dit clairement, il ne s'agit pas d'accroître le trafic, mais d'assurer la présence d'une équipe d'intervention maritime sur la côte centrale. Dans l'état actuel des choses, il n'y a rien de tel, et nous demeurons vulnérables à ce qui peut se produire là-bas.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Je tiens à remercier nos deux témoins. Je vous ai écouté avec la plus grande ouverture d'esprit possible et je respecte énormément votre culture. Quelle quantité de ressources naturelles liées au pétrole vos communautés consomment-elles annuellement?

[Traduction]

**M. Alsop :** Je n'ai pas le chiffre exact devant moi en ce moment. Je dirai qu'à Haida Gwaii, nous dépendons encore du diesel pour alimenter notre réseau électrique et pour répondre à la plupart de nos besoins en énergie. Le ravitaillement se fait au moyen de petits navires, mais c'est quelque chose que nous — pas seulement notre peuple, mais tous les peuples de Haida Gwaii — voulons changer. Une de nos priorités pour l'avenir, c'est d'abandonner le diesel et de mettre en œuvre des projets d'énergie renouvelable pour Haida Gwaii. C'est un défi auquel nous faisons face, mais nous sommes disposés à le relever pour faire la transition.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Tous les biens que vous consommez dans vos communautés, que ce soit la nourriture, les vêtements ou les services médicaux, nécessitent également une consommation très élevée de produits pétroliers pour les acheminer à vos communautés, n'est-ce pas?

[Traduction]

**M. Alsop :** C'est bel et bien le cas. Nous comptons sur...

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Ma question est celle-ci : en étant en faveur de ce projet de loi, vous semblez vous opposer à toute exportation de pétrole du centre du Canada vers la côte Ouest. Ce qu'on dit dans le centre du Canada, et en Alberta en particulier, c'est qu'ils exploitent des ressources naturelles et prennent tous les risques de l'exploitation, alors que vous, sur la côte, vous ne voulez prendre aucun risque, mais vous en consommez quand même.

Comment, en tant que Canadiens ou communautés autochtones, ces risques encourus par les consommateurs et les producteurs peuvent-ils être assumés de façon équilibrée? Dans le fond, votre position est carrément fermée par rapport à toute exportation de pétrole du centre vers les côtes. Je n'ai pas senti de compromis possible chez vous. J'ai visité beaucoup de villages dans le Nord du Canada et on y consomme beaucoup de

things. How can a compromise be made between producers and consumers to ensure that everyone is benefiting and the risk is being managed jointly?

[English]

**Mr. Alsop:** Thank you. It's important to recognize, again, the broader context of how we got into this place for our communities. It wasn't necessarily our choices or decisions to create the systems that are in place; they were heavily imposed upon us for the benefit of others, and not in consultation with us or working together. So what we're looking forward to is a government — can I answer?

[Translation]

**Senator Boisvenu:** I understand, but if your community was to wake up tomorrow morning without oil or energy, that would create health problems and other significant issues for your communities. If oil stopped coming to your communities as of tomorrow, there was no transportation to bring consumer goods or oil for fishing vessels, you would experience more significant problems in terms of quality of life and impoverishment. How can a balance be established between your communities, which consume those products and will continue to consume them for a number of years, and producers from central Canada who want to make the economy benefit all Canadians?

[English]

**Mr. Alsop:** Thank you. I was trying to provide a bit of context to get to my answer. All of those systems of how we fuel and how things work were not by our design; they were imposed upon us. The way forward to balance it is to come up with a plan to transition from where we're at today to renewable sources.

In terms of sharing the risk, it's important to recognize the bigger context I was speaking of and that, from our territories, particularly Haida Gwaii, we have been giving to Canada, B.C. and the world for many, many years. Many of the forest resources have come from Haida Gwaii. Many of the fisheries resources that others benefit from come from Haida Gwaii. We even had the whaling stations — the original fuel sources — on Haida Gwaii as well. In terms of balance, we've been giving and giving to this country and to others to benefit. All that wealth has left our communities and our islands and is in the bank accounts of people in Canada and across the world. We're trying to balance that equation and not have another industry imposed upon us and these risks imposed upon us, entrenching us further down this path of fossil fuel as the only way.

mazout pour le chauffage et l'électricité, entre autres. Comment faire un compromis entre les producteurs et les consommateurs, pour faire en sorte que tout le monde en tire profit et qu'on gère ce risque-là ensemble?

[Traduction]

**M. Alsop :** Merci. Il est important de reconnaître, une fois de plus, le contexte général des facteurs qui ont placé nos communautés dans la situation actuelle. Ce n'est pas nécessairement nous qui avons choisi ou décidé de créer les systèmes en place; on nous les a imposés en grande partie au profit d'autres personnes, et ce, sans nous consulter ou sans collaborer avec nous. Par conséquent, nous comptons sur un gouvernement... puis-je répondre?

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Je comprends, mais si votre communauté se réveille demain matin sans mazout ni énergie, cela va créer des problèmes de santé et d'autres problèmes importants pour vos communautés. Si, demain, il n'y a plus de pétrole qui arrive dans vos communautés, plus de transport pour acheminer les biens de consommation et plus de mazout pour les moteurs des bateaux de pêche, vous éprouverez des problèmes plus importants en matière de qualité de vie et d'appauvrissement. Comment trouver un équilibre entre vos communautés, qui consomment ces produits et vont les consommer encore plusieurs années, et les producteurs du centre du Canada qui veulent faire profiter l'économie pour l'ensemble des Canadiens?

[Traduction]

**M. Alsop :** Merci. J'essayais d'expliquer un peu le contexte avant d'en arriver à ma réponse. Tous ces systèmes qui déterminent comment nous nous ravitaillons en carburant et comment les choses fonctionnent n'étaient pas le fruit de notre volonté; ils nous ont été imposés. La voie à suivre pour trouver un équilibre consiste donc à élaborer un plan de transition vers des sources d'énergie renouvelable.

Pour ce qui est du partage des risques, il est important de reconnaître le contexte général dont je parlais et le rôle de pourvoyeurs de ressources que nous jouons depuis de très nombreuses années pour le Canada, la Colombie-Britannique et le monde entier; il s'agit de ressources qui proviennent de nos territoires, surtout de Haida Gwaii. En effet, c'est de là que viennent bon nombre des ressources forestières et halieutiques dont d'autres profitent. Nous avons même des stations baleinières — les sources originales de carburant —, également à Haida Gwaii. Parlant d'équilibre, nous ne cessons de mettre à profit nos ressources pour le bien du Canada et d'autres pays. Toute cette richesse a quitté nos communautés et nos îles pour se retrouver dans les comptes bancaires d'individus au Canada et ailleurs dans le monde. Nous essayons d'établir un équilibre et

If this government can support this bill, it sends such a positive signal to Canadians, to the world, to Indigenous people and to our relationship that we're embarking on this process of change, collaboration and looking forward, not continuing to be entrenched in this old relationship. We need to be able to signal that we're making a big step forward. For us, approving this bill would show that, and this transition to trying to balance that equation. Our communities and territories have been giving to this country and this economy for so long without that being balanced and reciprocated.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** I have one last comment: Why not take advantage of the situation to take control of those resources in order to make your communities richer? We still have oil for another 30 or 40 years, according to our experts. Why not take advantage of it to enrich your communities by demanding to profit from that mining as much as the producers?

[*English*]

**The Chair:** You mentioned in your initial statement that the reason you were opposed to the bill was for greater marine protection and reduced greenhouse gases. How would you reduce greenhouse gases? You said those were the two main points.

**Mr. Alsop:** I think what I said is that this act will support Canada's commitments to reduce greenhouse gases and greater marine protection.

**The Chair:** How will this reduce greenhouse gases?

**Mr. Alsop:** In the medium or short term, I think it has the potential to begin the transition to renewable resources sooner than later. That's where we would like to see things go, not just for our territory but for the country, to move into thinking about renewable energies and renewable resources. There are lots of opportunities in wind power and tidal power.

nous refusons qu'une autre industrie nous soit imposée parce que nous ne voulons pas nous exposer à ce genre de risques et nous enfoncer davantage dans cette voie, c'est-à-dire l'utilisation des combustibles fossiles comme seule option.

Si le gouvernement peut appuyer le projet de loi, cela enverra un message très positif aux Canadiens, à la communauté internationale et aux peuples autochtones, en plus de favoriser nos rapports. Cela montrera que nous nous lançons dans un processus de changement, de collaboration et de développement tourné vers l'avenir, au lieu de demeurer coincés dans cette relation séculaire. Nous devons pouvoir indiquer que nous faisons un grand pas en avant. Selon nous, l'approbation du projet de loi témoignerait de cet engagement et de cette transition pour essayer d'établir un équilibre. Nos communautés et nos territoires ont beaucoup donné au Canada et à l'économie canadienne pendant si longtemps, sans bénéficier d'aucun équilibre ou d'aucune réciprocité.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** J'ai un dernier commentaire : pourquoi ne pas en profiter pour prendre du pouvoir sur ces ressources afin d'enrichir vos communautés? Nous avons encore du pétrole pour une trentaine ou une quarantaine d'années, selon nos experts. Pourquoi ne pas en profiter pour enrichir vos communautés en exigeant de tirer des profits de cette exploitation autant que les exploitateurs?

[*Traduction*]

**Le président :** Vous avez mentionné dans votre déclaration préliminaire que la raison pour laquelle vous vous opposez au projet de loi, c'est pour protéger les zones marines et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Comment réduiriez-vous les émissions de gaz à effet de serre? Vous avez dit que ce sont là les deux principaux arguments.

**M. Alsop :** Je crois avoir plutôt dit que cette mesure législative permettra d'aider le Canada à respecter ses engagements de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de protéger davantage les zones marines.

**Le président :** En quoi cela réduira-t-il les gaz à effet de serre?

**M. Alsop :** À court ou à moyen terme, je crois que le projet de loi pourrait donner le coup d'envoi à la transition vers les ressources renouvelables, et ce, plus vite qu'on le pense. C'est ce que nous souhaitons, non seulement pour notre territoire, mais aussi pour le pays, afin d'amorcer un virage vers les énergies renouvelables et les ressources renouvelables. Par exemple, l'énergie éolienne et l'énergie marémotrice offrent beaucoup de possibilités.

**The Chair:** How would banning the pipelines do this? How would banning the tankers do this?

**Mr. Alsop:** It forces this change, I believe. It sends a signal to new generations and new academics for people to start looking at solutions and that we're moving on to a new way of thinking, looking at those renewable resources and energy opportunities that are there through tidal power, wind power, solar power and biofuels.

**The Chair:** Why don't you just say what you mean? You want this banned so that the oil sands and the oil industry will stop production. Why don't you just say it?

**Senator Galvez:** Point of order.

**The Chair:** I am just asking the question.

**Senator Galvez:** You are putting words in the —

**The Chair:** No, I'm not.

**Senator Galvez:** Yes. You are saying —

**The Chair:** I'm asking for clarification on what he means by "greenhouse gases."

**Senator Galvez:** That's impolite, chair. That's very impolite.

**The Chair:** I am trying to be polite, Senator Galvez. I'm just asking the question about what he means by — he said there were two main reasons for this ban, and they were greater marine protection and reducing greenhouse gases. I'm asking him what he means. This is 50 per cent of the — or I don't know if it is 50 or 40, but they are two of the reasons he is giving. I'm just asking what he means.

**Mr. Alsop:** I think I answered your question with what I meant, that it signals a shift towards renewable energies and putting all of our collective energy in Canada towards that goal and starting to create this transition. A lot of bright minds are working in energy in this country, and there is a great opportunity to evolve.

**The Chair:** Thank you.

**Senator McCoy:** How to boil this down? First of all, I'm struck by your concerns, and I think you have very legitimate concerns. I think you have very legitimate concerns about what is happening today in the waters surrounding your communities. I think Canadians should be looking for a way of saving you harmless in today's conditions, and I think we have not done that. So your testimony today has been very helpful.

**Le président :** En quoi l'interdiction visant les pipelines contribuerait-elle à l'atteinte de ces objectifs? En quoi le moratoire relatif aux pétroliers permettrait-il d'y arriver?

**M. Alsop :** Cela force le changement, à mon avis. Cela envoie un signal aux nouvelles générations et aux nouveaux universitaires pour qu'ils commencent à chercher des solutions, et cela leur indique que nous adoptons une nouvelle façon de penser, en tenant compte des ressources renouvelables et des possibilités offertes par l'énergie marémotrice, l'énergie éolienne, l'énergie solaire et les biocarburants.

**Le président :** Pourquoi ne dites-vous pas ce que vous pensez réellement? Vous voulez ce moratoire pour que le secteur des sables bitumineux et l'industrie pétrolière cessent leur production. Pourquoi ne pas l'avouer tout simplement?

**La sénatrice Galvez :** J'invoque le Règlement.

**Le président :** Je ne fais que poser la question.

**La sénatrice Galvez :** Vous mettez des mots dans...

**Le président :** Non, ce n'est pas ce que je fais.

**La sénatrice Galvez :** Oui. Vous dites...

**Le président :** Je lui demande de préciser ce qu'il entend par « gaz à effet de serre ».

**La sénatrice Galvez :** C'est impoli, monsieur le président. C'est très impoli.

**Le président :** J'essaie d'être poli, sénatrice Galvez. Je ne fais que lui demander ce qu'il entend par... il a donné deux raisons principales pour ce moratoire : protéger davantage les zones marines et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Je lui demande ce qu'il entend par là. C'est 50 p. 100 de... en tout cas, j'ignore si c'est 50 ou 40, mais ce sont deux des raisons qu'il a données. Je demande simplement ce qu'il veut dire.

**M. Alsop :** Je pense avoir répondu à votre question : cela envoie le message que nous effectuons un virage vers les énergies renouvelables et que nous mobilisons tous nos efforts collectifs au Canada pour atteindre cet objectif et amorcer cette transition. Beaucoup de brillants esprits travaillent dans le secteur de l'énergie au pays, et il y a d'excellentes possibilités de croissance.

**Le président :** Merci.

**La sénatrice McCoy :** Comment résumer le tout? Premièrement, je suis étonnée de vos préoccupations, mais je pense qu'elles sont tout à fait légitimes. Je pense que vous avez des préoccupations tout à fait légitimes au sujet de ce qui se passe aujourd'hui dans les eaux avoisinant vos communautés. Je pense que les Canadiens devraient chercher une façon d'éviter de vous causer du tort dans les conditions actuelles, et je pense que

I think my question would simply be — and you might want to come back to us, but you've given us some idea, particularly in Chief Slett's testimony — what we could do to help you in your discussions with the federal government, and others, in putting together a regime that is worthy of Canadians. We can do better.

**Ms. Slett:** Thank you for your comments and question. We have developed a proposal, a vision of an Indigenous Marine Response Centre. We can make it available to the committee. It does an analysis of Canada's own stats from the Pacific Pilotage Authority and the Coast Guard, and it also looks at the risks we've been talking about here today. I can provide that.

We are an alliance of high-capacity, organized, forward-thinking First Nations that work together and that comprise the coastal First Nations. We've done a lot of work and thinking around what marine protection should look like, and we would be pleased to be able to continue that conversation with Canada to meaningfully bring those opportunities of marine protection into our communities.

**The Chair:** If you could, Ms. Slett, please forward to our clerk whatever information you may have, and we'll distribute it to members of the committee.

**Senator McCoy:** I'm from a landlocked province, but I would like to be part of those consultations as well because it does seem to me that Canadians help one another. Thank you.

**Senator Jaffer:** A number of people have asked about the percentage of people who are supporting this. For the coastal nations, I know you don't have that now, but if you could provide it.

I have a quick question for you. In the last committee meeting, we heard from Western Canada Marine Response, the entity responsible for responding to spills on Canada's West Coast. They advocated a robust response. There is a long quote that I was going to give to you, but basically they said they could develop a comprehensive plan to deal with spills. What is your opinion of Western Canada Marine Response's goal to create a comprehensive plan to respond to spills on the West Coast? They were saying that they would be sensitive to wildlife and that they would develop potential projects. Here also, you have people saying, "We could provide to you a fast response." So then what is your issue? Why are you still concerned?

nous ne l'avons pas fait. Votre témoignage aujourd'hui est donc très utile.

J'aimerais simplement savoir — et vous pourriez vouloir nous revenir par la suite, même si vous nous en avez donné une bonne idée, en particulier la chef Slett dans son témoignage — ce que nous pourrions faire pour vous aider dans vos discussions avec le gouvernement fédéral et autre pour mettre en place un régime digne des Canadiens. Nous pouvons faire mieux.

**Mme Slett :** Je vous remercie de vos propos et de votre question. Nous avons préparé une proposition, un cadre conceptuel pour un centre d'intervention maritime autochtone. Nous pouvons vous le faire parvenir. On y analyse les statistiques de l'Administration de pilotage du Pacifique et de la Garde côtière, et on y examine également les risques dont nous avons discuté ici aujourd'hui. Je peux vous fournir l'information.

Nous sommes un regroupement de Premières Nations bien organisées, très compétentes et tournées vers l'avenir qui travaillent ensemble, et les Premières Nations côtières en font partie. Nous avons mis beaucoup d'énergie et avons beaucoup réfléchi pour savoir à quoi devrait ressembler la protection maritime, et nous serions heureux de poursuivre la conversation avec le Canada pour instaurer concrètement les possibilités envisagées dans nos communautés.

**Le président :** Si c'est possible, madame Slett, pourriez-vous faire parvenir à notre greffière l'information que vous avez, et nous la remettons aux membres du comité.

**La sénatrice McCoy :** Je viens d'une province enclavée, mais j'aimerais participer également aux consultations, car il me semble que les Canadiens s'aident les uns les autres. Merci.

**La sénatrice Jaffer :** Certains veulent connaître le pourcentage de gens qui appuient cela. Je sais que les Premières Nations côtières n'ont pas l'information en main, mais si vous pouviez nous la faire parvenir.

J'ai une petite question pour vous. Lors de la dernière séance du comité, nous avons reçu des témoins de la Western Canada Marine Response, l'organisme qui s'occupe des déversements sur la côte Ouest du Canada. Ils ont préconisé la mise en place d'un plan d'intervention solide. J'allais vous citer un long passage de ce qu'ils ont dit, mais essentiellement, ils ont mentionné pouvoir élaborer un plan global pour s'occuper des déversements. Que pensez-vous de l'objectif de la Western Canada Marine Response de créer un plan d'intervention global pour s'occuper des déversements sur la côte Ouest? Ils ont dit qu'ils porteraient une attention particulière à la faune et la flore et élaboreraient des projets potentiels. Ces gens disent aussi pouvoir intervenir rapidement. Donc, quel est le problème? Pourquoi êtes-vous encore inquiets?

**Mr. Alsop:** I think a lot of the things that Chief Slett has mentioned are important in terms of having Indigenous response capabilities. Because we are the first ones on the scene, we will be the closest to most of these incidents. Having our own ability to respond in a quick manner is important, and so it is important to have a collaborative effort in terms of response, not necessarily one organization being solely responsible. So having, you know —

**Senator Jaffer:** I'm sorry; I don't mean to be rude, but the question that is being asked here is that if you had faster response time, then you are protected. So why, then, are you wanting this ban?

**Mr. Alsop:** In terms of response time, I think the damage will already be done. If oil enters the ecosystem, there is very little capability of recovering it in the coastal area, and little to none when it comes to the open ocean, when we are talking about some of the roughest waters in the world. The Hecate Strait, I believe, is the fourth roughest and most dangerous body of water in the world — very shallow, very high seas. The ability to recover anything in the open ocean is basically nil and it would have to be dispersed. Within the environment and along the coastal area, there are rocky, difficult areas to clean up. It will not all be on sandy beaches. There are rough, rocky shoals and coastlines that are challenging to clean up. Even small spills have huge impacts on the marine and bird species, and onto the land as well, and the people.

**The Chair:** Thank you very much, witnesses. This was a robust and interesting discussion. Thank you for coming all the way to Ottawa to talk to us. We very much appreciate it. Thanks to all the guests that you have also brought along with you.

For our second panel this morning, we are pleased to welcome from Environment and Climate Change Canada, Mr. Kevin Cash, Director General, Water Science and Technology; Mr. Carl Brown, Manager, Water Science and Technology; and from Fisheries and Oceans Canada, Julie Gascon, Director General of Operations, Canadian Coast Guard; Brian Wootton, Regional Director, Canadian Coast Guard, Pacific Region; and Carmel Lowe, Regional Director, Pacific Region; and from Natural Resources Canada, Ms. Heather Dettman, Research Scientist by video conference. Welcome to all of you. Thank you for participating. We will start with Ms. Dettman via video conference, followed by Mr. Brown and Ms. Gascon.

**Heather D. Dettman, Research Scientist, Natural Resources Canada:** Thank you very much. Good morning, honourable senators. It is a pleasure for me to do this presentation for you. In the five minutes I have, I will try to give

**M. Alsop :** La chef Slett a mentionné beaucoup d'éléments qui sont importants en faveur d'une capacité d'intervention autochtone. Comme nous sommes les premiers sur les lieux, nous serons les plus près de la plupart des incidents. Il est donc important que nous ayons notre propre capacité d'intervention rapide et que ce soit une intervention concertée, et non pas que la responsabilité échoie à un seul organisme. Vous savez, le fait d'avoir...

**La sénatrice Jaffer :** Je suis désolée; je ne veux pas être impolie, mais la question que je vous pose est de savoir pourquoi vouloir ce moratoire, si l'intervention a lieu plus rapidement et que vous êtes protégés?

**M. Alsop :** Pour ce qui est du temps d'intervention, je pense que les dommages auront déjà été faits. Si du pétrole pénètre dans l'écosystème, il est peu probable qu'on puisse le récupérer dans la région côtière, et les chances sont à peu près nulles en haute mer, car on parle des eaux parmi les plus houleuses de la planète. Le détroit d'Hécate, si je ne m'abuse, se classe au quatrième rang des plans d'eau les plus dangereux et les plus houleux dans le monde — l'eau est peu profonde et la mer très houleuse. Les chances de récupérer quoi que ce soit en haute mer sont essentiellement nulles, et il faudra que le produit se disperse dans l'environnement. Le long des côtes, on trouve des zones rocheuses qui sont difficiles à nettoyer. On ne parle pas de plages de sable. On parle de zones côtières accidentées et de récifs rocheux qui sont difficiles à nettoyer. Même les petits déversements ont des répercussions énormes sur les oiseaux et les espèces marines, et sur les terres également, et sur les gens.

**Le président :** Merci beaucoup à tous nos témoins. Nous avons eu une discussion dynamique et intéressante. Merci de vous être déplacés jusqu'à Ottawa pour venir nous parler. Nous vous en sommes très reconnaissants. Merci également aux invités qui vous accompagnent.

Nous passons à notre deuxième groupe de témoins, et nous sommes heureux d'accueillir M. Kevin Cash, directeur général, Sciences et technologie, Eau, et M. Carl Brown, gestionnaire, Science et technologie, Eau, d'Environnement et Changement climatique Canada; Mme Julie Gascon, directrice générale des opérations, Garde côtière canadienne, M. Brian Wootton, directeur régional, Garde côtière canadienne, Région du Pacifique, et M. Carmel Lowe, directeur régional, Région du Pacifique, de Pêches et Océans Canada; et Mme Heather Dettman, chercheuse scientifique, de Ressources naturelles Canada, par vidéoconférence. Bienvenue à tous. Merci d'être avec nous. Nous allons commencer par Mme Dettman qui témoigne par vidéoconférence, et elle sera suivie de M. Brown et Mme Gascon.

**Heather D. Dettman, chercheuse scientifique, Ressources naturelles Canada :** Merci beaucoup. Bonjour, mesdames et messieurs les sénateurs. C'est un plaisir pour moi de vous présenter mon exposé. Pendant les cinq minutes qui me sont

you a feeling for petroleum chemistry in a nutshell, so it will be a very high-level kind of review. What you should have on your desk is a five-slide presentation that kind of gives an overview of high points and where I'm representing aspects of research programs not just from Natural Resources Canada, but Environment and Climate Change Canada and Fisheries and Oceans Canada.

**The Chair:** We do have that.

**Ms. Dettman:** If you go to the second slide, you will see that the idea of an oil spill, of oil being on water, is a very complex situation. In this situation, it's not static. Whatever characterization you can do to the oil to begin with, once it goes into the water, onto the water, then there are a whole bunch of processes that go on simultaneously. Those processes include evaporation from the surface into the air as well as oil components mixing into the water, which can then interact with sediment, which can then go down to the bottom. So basically, the oil can distribute itself between the air, the surface, the water column and the bottom.

As we go to the next slide, I will spend a little bit of time on this one. This whole idea of persistence is around these different sizes of molecules that are in the oil. So in a very kind of simplified way of thinking about it, in words that people might be able to identify with, every crude oil is a mixture molecules that start as really small ones, which would be gasoline, going to slightly larger ones that are diesel, going to larger, larger, larger ones that would be Bunker C. Basically, those distributions of those kinds of molecules are in every crude oil. Depending on the crude oil, you will have more of the gasoline and diesel for conventional crude or more of the Bunker C part if it's a heavy oil. Within the Bunker C, that actually can be divided basically into two kinds of factions as well, Bunker B part and then the asphalt. That is just meant to sort of cover the whole range of sizes of molecules there.

In terms of persistence, the bigger ones are the ones that are the slowest to degrade from the environment and would be contributing to oil persistence. The smaller ones tend to be the more toxic components because they are more bioavailable, but they tend to be biodegraded, and very quickly. So you have the acute toxicity, but then it will pass relatively shortly.

On the next slide, as I indicated with the picture that I started with, you have those complex processes going on, where the oil is going up into the air, moving into the water, interacting with sediment, being biodegraded, and the rates of all of those processes depend on a number of factors. It depends on the type of oil and how it is able to change with time. It depends on the type of water, whether it is saltwater, brackish water or freshwater. With freshwater, you have different types of freshwater, the hardness of it, the pH of it, these kinds of

allouées, je vais m'efforcer de vous donner un aperçu de la chimie du pétrole, alors ce sera un aperçu très général. Vous devriez avoir devant vous une présentation de cinq diapositives qui vous donne les grandes lignes de mon exposé et qui vous montre divers aspects des programmes de recherche non seulement de Ressources naturelles Canada, mais aussi d'Environnement et Changement climatique Canada et de Pêches et Océans Canada.

**Le président :** Nous avons bien la présentation.

**Mme Dettman :** En regardant la deuxième diapositive, vous comprendrez qu'un déversement de pétrole, la présence de pétrole dans l'eau, est une situation très complexe. Le pétrole n'est pas statique. Peu importe ses caractéristiques, une fois qu'il tombe dans l'eau, qu'il se mêle à l'eau, une foule de mécanismes se passent alors en même temps. Ses composés peuvent s'évaporer dans l'air, ils peuvent se mélanger à l'eau, ils peuvent interagir avec les sédiments et ils peuvent ensuite se retrouver dans le fond. Essentiellement, donc, le pétrole peut se retrouver dans l'air, à la surface, dans la colonne d'eau et au fond.

Passons maintenant à la diapositive suivante, sur laquelle nous allons nous arrêter un peu. La notion de persistance est liée aux différentes tailles de molécules qui sont présentes dans le pétrole. Pour dire les choses simplement, en utilisant des mots que les gens vont comprendre, disons que tout pétrole brut est un mélange de molécules qui vont de très petites, l'essence, à un peu plus grosses, le diesel, à très grosses, le mazout soute C. Tous les pétroles bruts contiennent essentiellement ces différents types de molécules. Selon le type de pétrole brut, on aura plus d'essence et de diesel s'il s'agit de brut conventionnel, ou plus de mazout soute C s'il s'agit de pétrole lourd. Le mazout soute C peut en fait se diviser également en deux éléments, le mazout soute B et l'asphalte. On voit donc ici toutes les différentes tailles de molécules qu'il peut y avoir.

Au sujet de la persistance, les grosses molécules sont celles qui se dégradent le plus lentement dans l'environnement et qui contribuent à la persistance du pétrole. Les petites, quant à elles, sont souvent les composés les plus toxiques, car elles sont les plus biodisponibles, mais elles se biodégradent souvent très vite. La toxicité est donc élevée, mais elle disparaîtra relativement rapidement.

Sur la diapositive suivante, et comme je l'ai mentionné au sujet de la première, des mécanismes complexes entrent en action au cours desquels le pétrole s'évapore dans l'air, se déplace dans l'eau, interagit avec les sédiments, se biodégrade, et le rythme de tout cela dépend de divers facteurs. Cela dépend du type de pétrole et de sa capacité à se transformer avec le temps. Cela dépend du type d'eau, eau salée, eau saumâtre ou eau douce, de sa dureté, de son pH, soit les différentes propriétés chimiques de l'eau. Si on est en présence de sédiments, leur

chemical characteristics of the water. If you have sediment present, then how much sediment is there matters, the type of sediment, whether it is sand, whether it is mud. That affects it. Then there is the energy in the water, whether there is a lot of current or waves or whether it is still. And then, of course, water temperature. So if it is freezing in the winter, you will have different process rates compared to summer, 27 above, kind of thing.

So with the research that we are doing in our three areas with the three departments, we are trying to determine mechanisms of these processes and trying to understand them to better model them for use in response planning.

The next slide gives a very quick highlight of the facilities that we have across Canada for doing our research. We all have various versions of lab scale research, which is the rotary jars on the left side of the slide, where it's a closed system and you simulate the oil-water interactions to basically indicate tendencies of interaction. Then we have at least a couple of types of tank scale, where the smaller figure in the upper right-hand corner is our facility here in Alberta, which is relatively small but it is open. We have waves. We can simulate most of the processes that go on because we can control both air and water temperature.

In the bottom is the 32-metre facility in the Bedford Institute of Oceanography in Dartmouth, at the COOGER facility with DFO, and what they have there is truly a wave tank where they've been doing dispersive research.

With all of this and our current understanding of diluted bitumen and how it fits into the whole range of products that are being transported and used in Canada, diluted bitumen falls into the range of all those for the type of oil it is. It can do everything that the others can do, which can include everything from being on the surface to being on the bottom, to being in the water column, on the shoreline and in the atmosphere with evaporation. It is acting like petroleum, which it is.

Existing response measures are effective on working on diluted bitumen, to the same extent that they would be with other petroleum products. Some situations are more difficult than others, but it has the same potential to be recovered and, of course, being in research, we can always improve things, and the improvement can come in two ways. As we work with it, we can understand the limitations for the application of the different response tools and, so therefore, make specific information available on how to use those tools for the different oils. Then the other side of it, of course, is that if you can discover new tools of response, that can help improve as well.

abondance aura de l'importance, leur type, s'il s'agit de sable, s'il s'agit de boue. Tout cela aura un effet. Puis il y a l'énergie de l'eau, la force du courant, s'il y a des vagues ou si l'eau est calme. Puis, bien sûr, il y a aussi la température de l'eau. Si on est en hiver et qu'il gèle, les choses évoluent différemment que pendant l'été, à plus de 27 degrés, par exemple.

Les recherches que nous effectuons au sein de nos trois ministères visent donc à connaître et à comprendre les mécanismes du comportement des pétroles afin d'améliorer leur modélisation dans la planification des interventions.

La diapositive suivante donne un petit aperçu des installations dont nous disposons au Canada pour effectuer nos recherches. Nous disposons tous de différentes formes de laboratoire. On voit les contenants rotatifs à gauche de la diapositive. Il s'agit d'un système fermé dans lequel on simule les interactions entre le pétrole et l'eau pour déceler les tendances. Puis nous avons quelques types de réservoirs, et sur la petite photo dans le coin supérieur droit, on voit nos installations, ici, en Alberta, qui sont relativement petites mais ouvertes. Il y a des vagues. Nous pouvons simuler la plupart des mécanismes qui se produisent, car nous pouvons contrôler tant la température de l'air que de l'eau.

Sur la photo du bas, vous voyez les installations de 32 mètres à l'Institut océanographique de Bedford à Dartmouth, soit les installations du Centre de recherche environnementale sur le pétrole et le gaz extracôtiers de Pêches et Océans Canada, et il s'agit vraiment d'un réservoir à houle où on effectue de la recherche sur la dispersion.

Grâce à tout cela et aux connaissances que nous avons à l'heure actuelle sur le bitume dilué et la place qu'il occupe dans la gamme des produits pétroliers qui sont transportés et utilisés au Canada, nous savons qu'il s'inscrit dans le continuum des mélanges de pétrole. Il peut réagir de la même façon que les autres produits pétroliers, à savoir rester à la surface, se retrouver dans la colonne d'eau, sur le littoral, dans le fond ou s'évaporer dans l'atmosphère. Il agit comme du pétrole, ce qu'il est en fait.

Les mesures d'intervention existantes sont efficaces pour le bitume dilué dans la même mesure qu'elles le seraient pour les autres produits pétroliers. Certaines situations sont plus complexes que d'autres, mais il présente le même potentiel de récupération et, bien sûr, en faisant des recherches, on peut toujours améliorer les choses, et cela peut se faire de deux façons. En travaillant avec ce produit, nous pouvons comprendre les limites d'utilisation des divers outils d'intervention et donc fournir des renseignements précis sur leur application à différents types de pétrole. Puis, naturellement, si on découvre de nouveaux outils d'intervention, on pourra également améliorer les choses.

**Mr. Carl Brown, Manager, Water Science and Technology, Environment and Climate Change Canada:** Thank you, Mr. Chair, vice-chairs and members of the committee. As manager of the Emergencies Science and Technology Section of Environment and Climate Change Canada, I supervise a team of researchers that undertake a research program to study the effects of spilled chemicals on the environment and the clean up of spills. This morning, I will also speak on behalf of my wildlife colleagues from the department.

Environment and Climate Change Canada has more than 40 years of experience in understanding and responding to oil spills. Much of this research on conventional heavy crude oils and fuels is long-standing. However, emerging challenges in recent years have included unconventional fuels like diluted bitumen. This research continues under the Oceans Protection Plan.

The most basic part of the research involves understanding the physical behaviour and chemical nature of oil. Environment and Climate Change Canada has assessed hundreds of domestic and international oils over years and makes these results publicly available on the Open data portal. This oil catalogue is the largest publicly available, oil spill-related database in the world, and a great majority of the products that we've studied are persistent oil products.

Environment and Climate Change Canada also studies how to clean up oil spills, concentrating on both traditional and newer alternative response techniques in both laboratory and large-scale experiments.

Environment and Climate Change Canada has a major focus on the evaluation, effectiveness and toxicity of spill-treating agents, including chemical dispersants and surface washing agents. Much of this work leads to international standards to codify best practices for spill response.

We have also led in the development of oil spill remote sensors and the assessment of oil contamination on shorelines using the Shoreline Cleanup and Assessment Technique, or SCAT. As an example of our work, I would like to highlight the recent studies to survey and characterize the coastlines of British Columbia.

**M. Carl Brown, gestionnaire, Science et technologie, Eau, Environnement et Changement climatique Canada :** Merci à vous, monsieur le président, ainsi qu'aux vice-présidents et aux membres du comité. En tant que gestionnaire de la section des urgences, Science et technologie, à Environnement et Changement climatique Canada, je supervise une équipe de scientifiques qui mènent un programme de recherche pour étudier les incidences des produits chimiques déversés dans l'environnement, et le nettoyage en cas de déversement. Aujourd'hui, je vais également parler au nom de mes collègues agents de la faune du ministère.

Environnement et Changement climatique Canada possède plus de 40 années d'expérience en ce qui a trait à la compréhension et à l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. La grande partie de nos recherches sur les pétroles bruts lourds et les carburants classiques existent depuis longtemps. Toutefois, depuis les dernières années, les défis émergents comprennent les produits pétroliers lourds non conventionnels, comme le bitume dilué. Cette recherche se poursuit selon le Plan de protection des océans.

L'aspect le plus fondamental de la recherche porte sur la compréhension du comportement physique et de la nature chimique du pétrole. Environnement et Changement climatique Canada a évalué des centaines d'hydrocarbures nationaux et internationaux au fil des ans et a rendu ses résultats publics sur le portail des données ouvertes. Le catalogue des hydrocarbures est la base de données la plus importante rendue publique sur les déversements d'hydrocarbures dans le monde, et la grande majorité des données concernent les hydrocarbures persistants.

Environnement et Changement climatique Canada étudie aussi les divers moyens utilisés pour nettoyer les déversements d'hydrocarbures, en se concentrant sur les techniques d'intervention classiques et les nouvelles techniques plus modernes, en laboratoire et dans des expériences à grande échelle.

Environnement et Changement climatique Canada accorde beaucoup d'importance à l'évaluation de l'efficacité et de la toxicité des agents de traitement en cas de déversement, y compris les agents dispersants chimiques et les agents de nettoyage de surface. La majorité de ce travail contribue à l'élaboration de normes internationales visant à codifier les pratiques exemplaires dans le domaine.

Nous avons aussi dirigé la conception d'appareils de télédétection de déversements d'hydrocarbures et l'évaluation de la contamination par les hydrocarbures sur les littoraux en nous servant de la technique d'évaluation et de restauration des rives. Afin de donner un exemple de notre travail, j'aimerais souligner les récentes études ayant permis d'effectuer des relevés des côtes de la Colombie-Britannique et de les caractériser.

First, we have undertaken surveys on northern, central and southern B.C. shorelines to understand the geology and biology, and to measure current or background levels of oil-related chemicals, pesticides and metals. These shoreline surveys, using both helicopters and ship-based surveys, have been undertaken under the World-Class Tanker Safety System and Oceans Protection Plan initiatives. These allow us to characterize the shorelines and helps with the identification of the appropriate spill-response countermeasures should a spill occur. This is essential to both planning for potential spills and for understanding what the target endpoints for clean up need to be following a spill.

We've undertaken shoreline characterization of central and north coast British Columbia using a combination of low-altitude, helicopter-based videography and manual interpretation. This mapping will produce a geo-referenced database containing seamless information indicating the type and morphology of the shorelines for use in case of an oil spill and detailed information describing the upper intertidal, lower intertidal, super tidal and backshore zones being extracted from the photos and videos, including the shoreline type based on SCAT classification, the form, the substrate and the vegetation type along the shoreline.

Knowledge of shoreline types is critical for clean up and response efforts. Proactive identification of environmentally sensitive coastlines supports rapid and effective response to events through the prioritization of areas based on established environmental baselines. Effective clean up efforts and substance removal can then be performed through quick access to the appropriate clean-up tools and techniques.

In terms of oil penetration and retention by a shoreline, we have conducted meso-scale experiments that tell us how diluted bitumen and heavy fuel oils will penetrate into various shoreline sediments and how they are retained, both when the oil is fresh and when it has weathered from exposure to the environment. The results of these experiments have provided new knowledge on the fate and behaviour of diluted bitumen products on marine shorelines and will help inform operational spill response decisions.

We've also done some initial work on the current level of contaminants along the shorelines. During these ship-based shoreline surveys, a multi-agency research team at 27 sites throughout the Douglas Channel and west to Haida Gwaii collected substrate and sediment samples. These samples were analyzed to estimate the current level of contamination at various

Premièrement, nous avons effectué des relevés le long des rives du Nord, du centre et du Sud de la Colombie-Britannique pour comprendre la géologie et la biologie et mesurer les niveaux naturels actuels des métaux, des pesticides et des produits chimiques relatifs au pétrole. Les relevés des rives que nous avons réalisés par hélicoptère et navire dans le cadre des initiatives du système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes et du Plan de protection des océans nous permettent de caractériser les rives et nous aident à déterminer des mesures d'intervention appropriées en cas de déversement. Cela est essentiel à la planification en cas de déversement potentiel et à notre compréhension des paramètres cibles pour les besoins liés au nettoyage qui s'ensuit.

Nous avons également entrepris de cartographier la caractérisation des rives du centre et du Nord de la Colombie-Britannique à l'aide d'une combinaison de méthodes, soit le tournage de vidéos par hélicoptère volant à basse altitude et l'interprétation manuelle. Cette cartographie permettra d'obtenir une base de données géolocalisées contenant des renseignements homogènes sur le type et la géomorphologie des rives qui serviront en cas de déversement d'hydrocarbures. Des renseignements détaillés décrivant les zones intertidales supérieures et inférieures, supratidales et d'arrière-plage sont extraits des vidéos et des photos, dont le type de littoral, selon la classification de la technique d'évaluation et de restauration des rives, sa forme, et le type de substrat et de végétation qu'on y trouve.

La connaissance des types de rives est essentielle aux efforts de nettoyage et d'intervention. Le recensement proactif des côtes qui sont vulnérables sur le plan environnemental permet une intervention rapide et efficace grâce à la priorisation des zones, qui est effectuée en fonction des repères environnementaux établis. On peut ensuite mener les travaux de nettoyage et d'élimination des substances de manière efficace en ayant rapidement accès aux techniques et outils de nettoyage appropriés.

Au sujet de la pénétration et de la rétention des hydrocarbures par le littoral, nous avons mené des expériences à moyenne échelle qui montrent comment le bitume dilué et le mazout lourd pénètrent dans divers types de sédiments de rives et comment ces hydrocarbures sont retenus lorsqu'ils sont frais et lorsqu'ils ont été altérés. Les résultats de ces expériences ont permis d'acquérir de nouvelles connaissances sur le devenir et le comportement des produits de bitume dilué sur les littéraux marins et ils contribueront à éclairer les discussions opérationnelles liées aux interventions en cas de déversement.

Nous avons également entrepris des travaux sur les niveaux actuels de contaminants le long du littoral. Pendant les relevés des rives par navire, une équipe de recherche multi-organisationnelle a recueilli des échantillons de substrats et de sédiments à 27 endroits dans la région du chenal Douglas et de l'archipel Haida Gwaii. Ces échantillons ont été analysés pour

locations along the northern B.C. coastline. The contaminants measured include petroleum hydrocarbons, pesticides and metals. The combined field observations of the research team and subsequent information from the laboratory analyses have shown near-pristine or baseline natural environmental conditions throughout much of the study area.

I will switch now to speak a bit more about the work from our Wildlife colleagues. The central and north coast of B.C. covers more than 15,000 kilometres of remote coastline, supporting over 60 species of marine birds, including seabirds, marine waterfowl and shorebirds. Fifteen of these species breed on widely distributed island colonies, and several of the marine birds are on Schedule 1 of the Species at Risk Act.

Important habitats in the region include breeding colonies as well as sensitive coastal ecosystems that provide important habitat for marine birds and fish. The north coast has several estuaries of global significance, including the Nass and Skeena estuaries, as well as numerous salt marshes, kelp beds and eelgrass. The north coast is part of the Pacific flyway and is a major corridor for millions of migratory birds moving between breeding grounds in the Arctic and overwintering areas of North, Central and South America.

In terms of marine bird work, under the Oceans Protection Plan, we are collecting baseline information on marine birds at sea in order to better understand the threats facing them and to inform emergency planning and response. Since 2012, we've conducted at-sea surveys covering over 4,000 square kilometres, although spatial and temporal gaps remain a significant challenge. In addition to surveys, we've been tracking species like ancient murrelets, rhinoceros auklets and storm petrels, using tracking devices in order to assess both spatial and temporal patterns of marine habitat use. The department is also exploring the toxicity of bitumen to seabirds using gene expression as a biological measure of contaminant-induced effects, which will improve work on our bio-monitoring capabilities.

In terms of Indigenous engagement and collaboration, we've been conducting seabird research, monitoring and shoreline mapping in collaboration with coastal First Nations to enhance emergency response, increase capacity to conserve marine birds and to support reconciliation. We've worked with 14 coastal First Nation communities on the mapping of the central coast, completing approximately 7,000 kilometres during the summer of 2018. We will complete another 9,000 kilometres in 2019.

estimer le niveau actuel de contamination à divers endroits le long de la côte du Nord de la Colombie-Britannique. Les pesticides, les métaux et les hydrocarbures pétroliers font partie des éléments analysés. Les observations sur le terrain de l'équipe de recherche et les renseignements provenant ensuite des analyses en laboratoire ont montré que les conditions environnementales naturelles étaient près de l'état de référence ou quasi inchangées dans la presque totalité de la zone d'étude.

Je vais vous parler un peu maintenant des travaux de nos collègues agents de la faune. La côte du centre et du Nord de la Colombie-Britannique comprend plus de 15 000 kilomètres de côtes éloignées et abrite plus de 60 espèces d'oiseaux marins, y compris des oiseaux de mer, des sauvagines et des oiseaux de rivage. Quinze de ces espèces se reproduisent dans des colonies insulaires s'étendant sur un grand territoire, et plusieurs oiseaux marins figurent à l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril.

La région comprend des colonies de nidification ainsi que des écosystèmes côtiers vulnérables qui constituent des habitats importants pour les oiseaux marins et les poissons. La côte nord compte plusieurs estuaires d'importance mondiale, dont ceux de la Nass et de la Skeena, ainsi que de nombreux marais salés, peuplements d'algues brunes et zostères marines. Elle fait partie de la voie migratoire du Pacifique et constitue un corridor important pour des millions d'oiseaux migrateurs qui se déplacent entre les aires de reproduction de l'Arctique et les zones d'hivernage d'Amérique du Nord, d'Amérique centrale ou d'Amérique du Sud.

Dans le cadre du Plan de protection des océans, ECCC recueille des renseignements de base sur les oiseaux marins en mer afin de mieux comprendre les menaces auxquelles ils font face et d'orienter la planification des mesures à prendre en cas d'urgence. Depuis 2012, ECCC a réalisé des relevés en mer sur plus de 4 000 kilomètres carrés, et ce, même si les lacunes spatiales et temporelles continuent d'être un problème. En plus des relevés, nous surveillons des espèces clés comme le guillemot à cou blanc, le macareux rhinocéros et l'océanide minute à l'aide de dispositifs de suivi afin d'évaluer les tendances spatiales et temporelles relatives à l'utilisation de l'habitat marin. ECCC étudie également la toxicité du bitume pour les oiseaux de mer en ayant recours à l'expression génétique comme mesure biologique des effets induits par les contaminants, ce qui améliorera nos capacités de biosurveillance.

ECCC réalise des recherches sur les oiseaux de mer, effectue des suivis et procède à la cartographie des littoraux en collaboration avec les Premières Nations côtières afin d'améliorer les interventions d'urgence, d'accroître la capacité de conserver les oiseaux marins et de favoriser la réconciliation. ECCC a travaillé avec 14 collectivités des Premières Nations côtières à la cartographie de la côte centrale. Au cours de l'été 2018, cette collaboration a permis de cartographier environ 7 000 kilomètres de côte au cours de l'été 2018, et nous prévoyons en cartographier 9 000 autres en 2019.

To date, final data analysis has been completed for Haida Gwaii and the Kitimat Douglas Channel region. I provided a link where you can see some of this information.

Data collected by Environment and Climate Change Canada on the Northern Shelf Bioregion as part of the Oceans Protection Plan includes information on shoreline types, presence, abundance and seasonal distributions of marine birds. These data are used by Environment and Climate Change Canada's Environment Emergencies Officer to improve how they identify and prioritize areas of environmental sensitivity in the initial phases of responding to a marine incident. These data will support response planning initiatives such as equipment cache requirements, training for local communities and local geographic response strategies.

In summary, Environment and Climate Change Canada continues to be engaged with governments, First Nations, academia, the petroleum industry, spill responders, non-government organizations and the public to identify environmental and oil spill research needs and establish priorities for future activities. Stakeholders have identified the need to improve our understanding of the fate and behaviour of spilled persistent oils. Recent research activities undertaken by our department and by other federal departments have led to an improved understanding of the north and central B.C. coastal environments and the potential fate of persistent oils. That being said, we realize there are some spatial and temporal gaps that need to be addressed in order to provide a more complete understanding of the northern B.C. coastal environment and marine bird populations.

I'd like to thank the members of the committee, and I welcome any questions you may have.

[Translation]

**Julie Gascon, Director General, Operations, Canadian Coast Guard, Fisheries and Oceans Canada:** Good afternoon, Mr. Chair and committee members. It is a pleasure to speak with you this morning. My name is Julie Gascon, and I'm the Director General of Operations for the Canadian Coast Guard.

Today, I am joined by two of my colleagues: Brian Wootton, Regional Director, Programs, Pacific Region, Canadian Coast Guard; and Carmel Lowe, Regional Director, Science, Pacific Region, Fisheries and Oceans Canada.

À ce jour, l'analyse finale des données a été réalisée pour les régions de Haida Gwaii et du chenal Douglas, sur la Kitimat. J'ai fourni un lien pour que vous puissiez voir ce qu'il en est.

Les données recueillies par ECCC pour la biorégion du plateau Nord dans le cadre du Plan de protection des océans comprennent des renseignements sur les types de rives et la présence, l'abondance et la distribution saisonnière des oiseaux marins. Les agents des urgences environnementales d'ECCC utilisent ces données pour améliorer leur façon de déterminer et de prioriser les zones fragiles sur le plan environnemental lors des premières étapes d'intervention en cas d'incident maritime. Elles appuient également différents aspects de la planification d'interventions en cas de déversement, comme les exigences relatives aux dépôts d'outillage, la formation adressée aux collectivités locales et les stratégies d'intervention géographique localisées.

En résumé, Environnement et Changement climatique Canada continue de collaborer avec les gouvernements, les Premières Nations, le milieu universitaire, l'industrie des hydrocarbures, les intervenants en cas de déversement, les organisations non gouvernementales et le public afin de cerner les besoins en matière de recherche sur l'environnement et les déversements d'hydrocarbures, et d'établir les priorités des prochaines activités. Des intervenants ont mis en évidence la nécessité d'améliorer notre compréhension du comportement et du devenir des hydrocarbures persistants lors d'un déversement. Les récentes activités de recherche entreprises par Environnement et Changement climatique Canada et d'autres ministères fédéraux ont permis de mieux comprendre l'environnement de la côte du centre et du Nord de la Colombie-Britannique ainsi que le comportement et le devenir possible des hydrocarbures persistants. Cela dit, nous sommes conscients qu'il nous faudra combler certaines lacunes spatiales et temporelles si nous voulons comprendre mieux l'environnement côtier et les populations d'oiseaux marins du Nord de la Colombie-Britannique.

Chers membres du comité, je vous remercie de votre écoute et vous informe que je serai heureux de répondre à toutes vos questions.

[Français]

**Julie Gascon, directrice générale des opérations, Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada :** Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité. C'est avec plaisir que je m'adresse à vous ce matin. Je m'appelle Julie Gascon. Je suis directrice générale des opérations de la Garde côtière canadienne.

Aujourd'hui, je suis accompagnée de deux de mes collègues : Brian Wootton, directeur régional des programmes, Région du Pacifique, de la Garde côtière canadienne, et Carmel Lowe, directeur régional des sciences, Région du Pacifique, de Pêches et Océans Canada.

Our department is the federal lead for safeguarding our waters and managing Canada's fisheries, oceans and freshwater resources. Our department has the responsibility to support a healthy environment and sustainable aquatic systems through habitat protection, oceans management and ecosystem research.

[English]

November 2018 marked the two-year anniversary of the Oceans Protection Plan. At its core, this plan brings together a wide array of initiatives to enhance the protection of Canada's oceans, waterways and marine ecosystems. More specifically, the Oceans Protection Plan has allowed us to enhance our radar network and strengthen the systems we use for communicating with vessels so that we maintain an accurate picture and awareness of vessel traffic in our waters; add emergency towing capacity on the West Coast to respond and tow large disabled vessels to safety; invest in new environmental response equipment and provide additional oil-spill response training for Coast Guard members and volunteers who respond to incidents; provide the best available environmental and navigational information for response planning on the north coast of British Columbia in the event of an oil spill; establish a coastal environmental baseline program; strengthen our understanding of how oil behaves in water; and inform the mitigation of risks for marine shipping on the environment by establishing marine environmental quality measures.

In addition to the initiatives I just mentioned, the Oceans Protection Plan brings an important focus on creating opportunities to work more collaboratively with Indigenous peoples and coastal communities. In this context, we are working with many Indigenous organizations and communities to train, exercise and support the purchase of new equipment for search and rescue and environmental response.

Simply put, these investments are increasing Canada's collective capability to respond to maritime incidents quickly, effectively and efficiently.

We are responsible for ship-source and mystery-source pollution incidents in Canadian waters. Part of our business is monitoring marine traffic patterns and assessing risks on a regular basis. We use this information to allocate resources along our coasts, which is the longest coastline in the world.

Notre ministère est le responsable fédéral de la protection de nos eaux et de la gestion des pêches, des océans et des ressources en eau douce du Canada. Notre ministère a la responsabilité de soutenir un environnement sain et des écosystèmes aquatiques durables par la protection de l'habitat, la gestion des océans et la recherche sur les écosystèmes.

[Traduction]

Le mois de novembre 2018 marquait le deuxième anniversaire du Plan de protection des océans. Au cœur de ce plan, on trouve un large éventail d'initiatives visant à améliorer la protection des océans, des voies navigables et des écosystèmes marins du Canada. Plus précisément, le Plan de protection des océans nous a permis d'améliorer notre réseau radar et de renforcer les systèmes que nous utilisons pour communiquer avec les navires afin d'avoir une image et une connaissance exactes du trafic maritime dans nos eaux; d'accroître la capacité de remorquage d'urgence sur la côte Ouest pour intervenir et remorquer en toute sécurité les gros navires désemparés; d'investir dans du nouvel équipement d'intervention environnementale et d'offrir une formation idoine aux membres de la Garde côtière qui participent aux interventions en cas de déversement d'hydrocarbures; de fournir les meilleurs renseignements disponibles sur l'environnement et la navigation pour la planification des interventions sur la côte nord de la Colombie-Britannique en cas de déversement d'hydrocarbures; d'établir un programme de données de base environnementales côtières de référence; d'approfondir notre compréhension du comportement du pétrole dans l'eau et, enfin, d'encadrer l'atténuation des risques que la navigation maritime fait peser sur l'environnement en établissant des mesures concernant la qualité du milieu marin.

En plus des initiatives que je viens de mentionner, le Plan de protection des océans souligne l'importance de créer des occasions de collaborer davantage avec les peuples autochtones et les collectivités côtières. Dans ce contexte, nous travaillons avec de nombreuses organisations et collectivités autochtones pour dispenser de la formation, faire des exercices d'entraînement et favoriser l'achat de nouvel équipement pour les opérations de recherche et sauvetage ainsi que pour les interventions en cas d'incident environnemental.

En bref, ces investissements augmentent la capacité collective du Canada à réagir rapidement, efficacement et avec efficacité aux incidents maritimes.

C'est à nous qu'il incombe de réagir aux incidents polluants causés par les navires et à la pollution d'origine inconnue dans les eaux canadiennes. Entre autres, nous surveillons les tendances du trafic maritime et nous évaluons les risques sur une base régulière. Nous utilisons cette information pour répartir les ressources le long de nos côtes, qui, rappelons-le, sont les plus longues du monde.

*[Translation]*

In all cases, if traffic patterns and associated risks change, the Canadian Coast Guard works with partners to understand how the risks to the environment are changing so that we can also adapt to ensure the continued protection of the marine environment.

However, regardless of where an incident occurs, we have an established response protocol. When a pollution incident is reported, pollution response officers establish command, investigate and work with partners to ensure an efficient and effective response.

The Canadian Coast Guard responds to several pollution incidents every day, mostly small in nature, although they are a constant reminder of the importance of the work we do on behalf of Canadians.

Regional response planning is piloting a holistic, risk-based approach to environmental response planning in British Columbia's northern shelf bio-region. This approach takes into account unique regional, ecological, geological and socio-economic factors and will contribute to a strengthened marine safety system through enhanced coordination and more effective response to marine pollution incidents. We are looking forward to applying these approaches to response planning across our coasts.

How a particular spilled oil will behave in the environment depends greatly on the type of oil and the conditions at the time, as Ms. Dettman has described in her remarks.

*[English]*

During an incident, in conjunction with Natural Resources Canada and Environment and Climate Change Canada, we provide advice on how the particular spilled oil product is likely to behave. For example, our oceanographic expertise allows us to predict the currents and tides in the spill location, which is combined with Environment and Climate Change Canada's wind and wave predictions to forecast the speed and direction of movement of the spill, informing response tactics.

Together, our essential services keep our waterways open year-round and enable vessels of various sizes to navigate safely, keeping over \$200 billion in annual trade flowing through our ports, while also reducing the risk of a major maritime incident.

*[Français]*

Dans tous les cas, si les tendances du trafic et les risques associés changent, la Garde côtière canadienne travaillera avec ses partenaires pour comprendre comment les risques environnementaux évoluent pour être en mesure de s'adapter et assurer une protection continue de l'environnement marin.

Par contre, peu importe l'endroit où un incident a lieu, nous avons établi un protocole d'intervention. Lorsqu'un incident de pollution est rapporté, les agents d'intervention à la pollution établissent un poste de commandement pour une analyse, enquêtent et travaillent avec nos partenaires pour assurer une réponse efficace et efficiente.

La Garde côtière canadienne intervient chaque jour dans plusieurs incidents de pollution. La plupart des incidents sont de petite envergure, mais ils sont un rappel constant de l'importance du travail que nous faisons au nom des Canadiens et des Canadiennes.

Le secteur de la planification de l'intervention régionale met à l'essai une approche holistique axée sur les risques pour la planification de l'intervention environnementale dans la biorégion du plateau nord de la Colombie-Britannique. Cette approche tient compte de facteurs régionaux, écologiques, géologiques et socioéconomiques uniques, et elle contribuera au renforcement du système de sécurité maritime grâce à une coordination améliorée et à une intervention plus efficace en cas d'incidents et de pollution marine. Nous avons hâte d'appliquer cette approche à la planification des interventions sur toutes nos côtes.

Le comportement d'un déversement particulier d'hydrocarbures dans l'environnement dépend en grande partie du type d'hydrocarbures et des conditions du moment, comme Mme Dettman l'a déjà décrit dans ses observations.

*[Traduction]*

Lorsqu'un incident se produit, nous travaillons en collaboration avec Ressources naturelles Canada et Environnement et Changement climatique Canada afin de fournir des conseils sur la façon dont le produit pétrolier déversé est susceptible de se comporter. Par exemple, notre expertise océanographique nous permet de prédire les courants et les marées au lieu de déversement, et ces prévisions, alliées aux prévisions d'Environnement et Changement climatique Canada sur les vents et les vagues, nous permettent de prédire la vitesse et la direction du déplacement des produits déversés et d'orienter les tactiques d'intervention.

Forts de cette collaboration, nos services essentiels gardent nos voies navigables ouvertes toute l'année et permettent aux navires de différentes tailles d'y naviguer en toute sécurité. Ils assurent en cela le maintien des échanges commerciaux de plus

We maintain a year-round 24-7 pollution response capacity and capability. To do this effectively, we regularly train and exercise with our partners. Because of this, we are confident in our readiness posture, ability to respond and capacity to work effectively with key parties involved.

In conclusion, Canada's laws and regulations to protect our waters from ship-source pollution are among the most robust measures in the world, and our network of response capability across Canada is stronger than ever and continues to grow.

Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. We would be happy to respond to any of your questions.

**The Chair:** Senators, we have about 22 minutes before we close down. Please keep to one question. I only have five on the list. If we finish, I'll give you another round. If more senators want to ask questions, there is nothing I can do. Maybe we will be able to get these panellists back, or at least we'll inquire to see if we can.

[Translation]

**Senator Miville-Dechêne:** My question is for Mr. Cash and Mr. Brown from the Department of the Environment. I paid attention to your presentation, but I would like you to further explain the information you are basing it on. Two aboriginal nations have told us how much they are worried about the impact of oil spills on birds and fish. You have carried out a number of studies and have in particular measured the impacts of oil on birds, but what are the results of those studies? What have you learned and what should we know? What are the dangers of oil spills for our environment?

[English]

**Mr. Brown:** Thanks for your question. In terms of what we've done with the surveys for the northern and central coastlines, we've looked at all of the coastlines and measured things like how steep they are and what types of environments they are: Are they sand beaches? Are they cobble beaches? Are they mud flats? By knowing that, we know which response techniques would be appropriate for those types of environments. Also, along with our colleagues in Fisheries and Oceans, we have identified which species are living in those environments. All of this helps us understand what the current conditions are. If a spill were to occur, you need to know what conditions existed

de 200 milliards de dollars qui transitent chaque année dans nos ports tout en réduisant les risques d'incident maritime majeur.

Nous maintenons une capacité d'intervention en cas d'incident de pollution 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, toute l'année. Pour y parvenir efficacement, nos employés participent régulièrement à des formations et à des exercices avec nos partenaires. C'est pourquoi nous avons confiance en notre état de préparation, en notre force d'intervention et en notre capacité de travailler efficacement avec les principales parties intéressées.

En terminant, permettez-moi de souligner que les lois et règlements que le Canada s'est donnés pour protéger nos eaux contre la pollution causée par les navires sont parmi les mesures les plus rigoureuses au monde. Notre réseau d'intervention est plus fort que jamais et il continue de croître.

Monsieur le président, distingués membres du comité, merci. Mes collègues et moi serons heureux de répondre à toutes vos questions.

**Le président :** Mesdames et messieurs, il reste environ 22 minutes avant la fin de la séance. Je vous demanderais donc de vous en tenir à une seule question. Je n'en ai que cinq sur la liste. Si nous finissons, je ferai un autre tour de table. Si d'autres sénateurs veulent poser des questions, il n'y a rien que je peux faire. Nous pourrions peut-être faire revenir ces témoins une autre fois. À tout le moins, nous essaierons de voir si cela est possible.

[Français]

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Ma question s'adresse à M. Cash et à M. Brown, du ministère de l'Environnement. J'ai bien suivi votre présentation, mais j'aimerais que vous vulgarisiez davantage les informations sur lesquelles vous vous appuyez. Deux nations autochtones nous ont dit à quel point elles craignent l'effet des marées noires sur les oiseaux et les poissons. Vous avez mené plusieurs études et vous avez notamment mesuré les impacts du pétrole sur les oiseaux, mais quels sont les résultats de ces études? Qu'avez-vous appris et que devrait-on savoir? Quels sont les dangers d'une marée noire pour l'environnement?

[Traduction]

**M. Brown :** Merci de votre question. Pour ce qui est de ce que nous avons fait avec les relevés pour les côtes du Nord et du centre, nous avons examiné toutes les côtes et considéré des choses comme leur pente ou à quel type d'environnement elles appartenaient. S'agissait-il de plages de sable, de plages de galets, de vasières? Ces informations nous ont permis de déterminer les techniques d'intervention appropriées selon les endroits. De plus, avec nos collègues de Pêches et Océans Canada, nous avons identifié les espèces qui vivent dans ces milieux. Tout cela nous aide à comprendre quelles sont les conditions actuelles. Il faut connaître les conditions d'origine

before the spill so that, if there is an impact on a shoreline, you will be able to clean up to pre-spill conditions. We've learned a lot about what resources are there. It's up to spill responders to work with local communities and identify the priorities.

[*Translation*]

**Senator Miville-Dechêne:** Can you give us a qualitative assessment of the fragility of those coasts and the wildlife, instead of saying that you have done this or that and that you can answer? Are we talking about an especially fragile environment? Is it different on the East Coast? We have talked a lot about differences between the East and West Coasts. I would like to get a qualitative assessment of that environment.

[*English*]

**Mr. Brown:** I'm going to pass that one on to Dr. Kevin Cash.

**Kevin J. Cash, Director General, Water Science and Technology, Environment and Climate Change Canada:** Thank you very much for the question. It's a very complicated question. Each and every ecosystem is, by definition, unique and vulnerable. There is no capacity within science to rank the East Coast as being of lesser or of greater importance than the West Coast. The actual vulnerabilities are what we were trying to assess through things like the videography and other tests we did.

Even within an ecosystem, there's tremendous variability. There are parts of that coastline that might be very resistant to an oil spill; for instance, if there were an oil spill that was at risk of coming up against a cliff face or a very rocky shore, the impact of a spill at that point in space, regardless of whether it be the East or West Coast, would be very different than the impact of that same spill reaching shore in a wetland or marsh, because it would be much more difficult to clean up.

I apologize, but in the context of science, it's very difficult to generalize to the point where we can answer your question. What we can do and what we have been doing is trying to much better understand the vulnerabilities along this coastline so that, in the very unfortunate event of a spill, we are better prepared to respond quickly and appropriately as a function of understanding that vulnerability.

There is always risk. There is always an absence of certainty. But all marine ecosystems, regardless of whether they are West Coast, in the Arctic or on the East Coast in the Canadian context, are certainly vulnerable to these kinds of events, and it's our obligation to provide the science understanding necessary to, first, minimize the probability of such a spill and, second, to also respond to it in the most effective way.

afin de pouvoir y revenir — à force de nettoyage — en cas de déversement. Nous avons beaucoup appris au sujet des ressources disponibles. C'est aux intervenants en cas de déversement de travailler avec les collectivités locales et d'établir les priorités.

[*Français*]

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Pouvez-vous nous donner une évaluation qualitative de la fragilité de ces côtes et de cette faune, plutôt que de dire que vous avez fait ceci ou cela et que vous êtes capable de répondre? Est-ce qu'on parle d'un environnement particulièrement fragile? Est-ce différent de la côte Est? Nous avons beaucoup parlé des différences entre les côtes Est et Ouest. Je voudrais avoir une évaluation qualitative de cet environnement.

[*Traduction*]

**M. Brown :** Je vais céder la parole à M. Kevin Cash.

**Kevin J. Cash, directeur général, Sciences et technologie, Eau, Environnement et Changement climatique Canada :** Je vous remercie beaucoup de votre question. C'est une question très compliquée. Chaque écosystème est, par définition, unique et vulnérable. La science n'est pas en mesure de classer la côte Est comme étant de moindre ou de plus grande importance que la côte Ouest. Les véritables vulnérabilités sont ce que nous essayions d'évaluer au moyen de choses comme la vidéographie et d'autres tests que nous avons effectués.

Même au sein d'un écosystème donné, les choses varient terriblement. Par exemple, s'il y avait un déversement d'hydrocarbures qui risquait de heurter une falaise ou un rivage très rocheux, l'impact à cet endroit dans l'espace — que ce soit sur la côte Est ou sur la côte Ouest — serait très différent de l'impact d'un déversement équivalent dans une zone humide ou un marais, car il serait alors beaucoup plus difficile à nettoyer.

Je m'excuse, mais d'un point de vue scientifique, il est très difficile de généraliser au point de pouvoir répondre à votre question. Ce que nous pouvons faire, et ce que nous avons fait, c'est essayer de mieux comprendre les vulnérabilités le long de cette côte, afin d'être mieux préparés à réagir rapidement et de façon appropriée advenant l'éventualité navrante d'un déversement.

Il y a toujours un risque. Il y a toujours une absence de certitude. Toutefois, dans le contexte canadien, tous les écosystèmes marins — qu'ils soient de la côte Ouest, de l'Arctique ou de la côte Est — sont assurément vulnérables à cet égard, et il est de notre devoir de fournir les connaissances scientifiques nécessaires pour, premièrement, réduire la probabilité d'un tel déversement et, deuxièmement, réagir de la façon la plus efficace qui soit.

**Senator Galvez:** I have one question with two parts. The first part is to Ms. Dettman.

You spoke about the mechanical properties of oil, but you haven't spoken about the chemistry. Does oil contain dangerous substances? What is the toxicology of these substances? How do they attack the fish, mammals and the birds? What is the lethality of these substances?

On the same area —

**The Chair:** One question here, please. You are asking two questions, Senator Galvez?

**Senator Galvez:** No, it's the same.

**The Chair:** No, it's not the same. Go ahead. You're in charge. Do what you want.

**Senator Galvez:** Thank you. In your experience dealing with oil spills, have you recuperated more than 50 per cent of the oil? Have you brought back to 80 per cent recuperation of the ecosystem after an oil spill?

**Ms. Dettman:** Should I answer first?

**Senator Galvez:** Yes, please. Thank you.

**Ms. Dettman:** If you look to the third slide that I presented, I actually tried to explain the answer to your question at a very high level.

The toxicity comes from the smaller molecules, let's say, that are in gasoline, diesel and the Bunker B part of the oil. That's where the toxic compounds are characterized. The gasoline is the part that has the benzene, toluene, xylenes and ethyl benzene, so you have the BTEX part. That's responsible for acute toxicity, which is the immediate toxicity. If it mixes into the water, the fish that are immediately there can be affected. The immediate effect comes from that gasoline part.

When you have the diesel and the Bunker B part, those are the parts that have what are called the polyaromatic hydrocarbons. Those are the ones that can have more chronic effects, where the diesel, being smaller kinds of polyaromatic hydrocarbons, tend to be more toxic than the ones in the Bunker B — the bigger ones.

All of that is talking about, as we understand it, measuring exactly those compounds. We've done several tank tests now in our facility. Because we have our tank, we spill the oil on the water, and over five weeks, we are monitoring what's happening with the oil, what's moving into the water face, and taking samples out and having toxicity measured. We're actually

**La sénatrice Galvez :** J'ai une question en deux parties. La première partie s'adresse à Mme Dettman.

Vous avez parlé des propriétés mécaniques du pétrole, mais vous n'avez pas parlé de sa chimie. L'huile contient-elle des substances dangereuses? Quelle est la toxicologie de ces substances? Comment ces produits attaquent-ils les poissons, les mammifères et les oiseaux? Quelle est la létalité de ces substances?

Dans le même ordre d'idées...

**Le président :** Une seule question, s'il vous plaît. Êtes-vous en train de poser deux questions, madame Galvez?

**La sénatrice Galvez :** Non, c'est la même question.

**Le président :** Non, ce n'est pas la même. Allez-y. C'est vous qui commandez. Faites ce que vous voulez.

**La sénatrice Galvez :** Je vous remercie. D'après votre expérience des déversements d'hydrocarbures, avez-vous récupéré plus de 50 p. 100 des hydrocarbures? Avez-vous été en mesure de récupérer 80 p. 100 de l'écosystème après une marée noire?

**Mme Dettman :** Dois-je répondre en premier?

**La sénatrice Galvez :** Oui, s'il vous plaît. Je vous remercie.

**Mme Dettman :** La troisième diapositive que j'ai présentée répond de façon très générale à votre question.

Disons que la toxicité vient des molécules plus petites qui se trouvent dans l'essence, le diesel et le mazout soute B. C'est là que se trouvent les composés toxiques qui sont caractérisés. L'essence est la partie qui contient le benzène, le toluène, les xylènes et l'éthylbenzène. C'est donc la partie BTEX. C'est cette partie qui cause la toxicité aiguë, c'est-à-dire la toxicité immédiate. Si elle se mélange à l'eau, les poissons qui se trouvent là peuvent être touchés. L'effet immédiat vient de cette partie de l'essence.

Le diesel et le mazout soute B sont les éléments qui contiennent ce qu'on appelle les hydrocarbures aromatiques polycycliques. Ce sont ceux qui peuvent avoir des effets plus chroniques. Comme les hydrocarbures polyaromatiques du diesel sont des composés plus petits, ils ont tendance à être plus toxiques que ceux du mazout soute B, qui sont plus gros.

D'après ce que nous avons compris, il s'agit de mesurer la présence de ces composés avec exactitude. Nous avons effectué plusieurs essais en bassin dans nos installations. Nous devons l'huile sur l'eau et, durant une période de cinq semaines, nous observons ce qui se passe. Nous surveillons ce qui se déplace dans l'eau, nous prélevons des échantillons et nous mesurons la

changing toxicity with time for fathead minnow embryos. Our toxicologist collaborator is doing that.

With that we see that the acute phase is over relatively quickly, and I believe that's the experience in real spills; within a week or two, the acute phase is over. Then the concern has always been, for the polyaromatic hydrocarbons: How long can they be there, and what kind of effects can they have? We have ongoing research in that area to figure out exactly that. Our system is ideal to be getting these examples, quantifying the pH with time. We've seen interesting results between conventional crude that has hydrocarbons in it that have never been biodegraded before, and we're seeing much more activity compared to when we have diluted bitumen, which has been biodegraded. It's heavy because it has been biodegraded. We're seeing fewer effects from that.

The work is ongoing, of course.

**Senator Simons:** Thank you very much, Dr. Dettman. You led into my question beautifully. I wanted to know —

**Senator Galvez:** I have another question.

**The Chair:** If there's time, then he can answer the question.

**Senator Simons:** I wanted to know if diluted bitumen is easier or harder to clean up. Dr. Brown, you said in your report that you studied the behaviour of diluted bitumen products on marine shorelines, but it doesn't say what the answer is. Dr. Dettman and Dr. Carl Brown, is dilbit easier or harder as a subject for clean up, and is there anything that can be done to the chemical composition of dilbit with the diluting elements that might make it safer to transport?

**Ms. Dettman:** Every spill is different. Aspects with recovery, right from the get-go — and this goes to everybody to understand recovery — you are never going to get 100 per cent recovery because the gasoline part of the oils will evaporate. So once it goes in the air, it's gone. If, by volume, you have 50 per cent gasoline in your oil, 50 per cent will be gone, so 100 per cent recovery will be just 50 per cent, because you're not recovering the gasoline. That's one idea to understand.

Then, for what's left behind, there are different aspects of it. With the heavier oils, you can see them, they're there, they're sticky, they're messy but they are floating and covering the shore. You clean it up, and that tends to recover more of it. If you have the conventional oils that are lower viscosity, they can

toxicité. En fait, nous modifions la toxicité avec le temps et nous observons les effets sur les embryons de tête-de-boule. C'est notre collaborateur toxicologue qui s'occupe de cela.

Cela nous a permis de constater que la phase aiguë se termine relativement rapidement, et je crois que c'est ce qui se passe dans les vrais déversements. En une semaine ou deux, la phase aiguë est terminée. Ensuite, en ce qui concerne les hydrocarbures aromatiques polycycliques, la préoccupation a toujours été la suivante : combien de temps peuvent-ils rester là, et quels types d'effets peuvent-ils avoir? Des recherches sont en cours dans ce domaine pour déterminer exactement ce qu'il en est. Notre système est idéal pour prendre la mesure de la transformation du pH avec le temps. Nous avons constaté des résultats intéressants. Par exemple, le pétrole brut classique qui contient des hydrocarbures qui n'ont jamais été biodégradés présente beaucoup plus d'activité que le bitume dilué, c'est-à-dire lorsqu'il a été biodégradé. Il est lourd parce qu'il a été biodégradé, et les effets constatés sont moindres.

Le travail se poursuit, bien sûr.

**La sénatrice Simons :** Merci beaucoup, madame Dettman. Vous m'amenez à ma prochaine question. Je voulais savoir...

**La sénatrice Galvez :** J'ai une autre question.

**Le président :** S'il nous reste du temps, il pourra y répondre à ce moment-là.

**La sénatrice Simons :** Je voulais savoir si le bitume dilué est plus facile ou plus difficile à nettoyer. Monsieur Brown, vous avez dit dans votre rapport que vous avez étudié le comportement des produits bitumineux dilués sur les rivages marins, mais cela ne nous dit pas ce qu'il en est. Madame Dettman et monsieur Brown, le bitume dilué est-il plus facile ou plus difficile à nettoyer, et serait-il possible d'en modifier la composition chimique au moyen d'éléments diluants afin de le rendre moins dangereux à transporter?

**Mme Dettman :** Tous les déversements sont différents. En ce qui concerne la récupération — et je dis cela pour tous ceux qui veulent comprendre la récupération —, il faut d'entrée de jeu savoir qu'une récupération intégrale est impossible étant donné que la partie essence de l'huile s'évapore. Une fois que cette composante est dans l'air, elle est partie à tout jamais. Si, en volume, votre huile contenait 50 p. 100 d'essence, il ne vous en restera que 50 p. 100. Donc, lorsqu'il est question d'une récupération à 100 p. 100, cela signifie en fait que vous n'allez récupérer que 50 p. 100 du produit initial, parce que vous n'allez pas récupérer l'essence. C'est une chose qu'il faut comprendre.

Ensuite, pour ce qui reste, il y a différents aspects à considérer. Les hydrocarbures plus lourds sont visibles. Ils sont là, ils sont collants, ils sont salissants, mais ils flottent et ils couvrent le rivage. Le nettoyage vous permettra d'en récupérer davantage. Les huiles conventionnelles qui ont une viscosité plus

mix in and disappear — they've actually gone away — but they are still somewhere. They just aren't there anymore.

It's a complex thing about where it goes if it's in an open-water situation where it can mix into the open water. Then it's infinite dilution off in the ocean somewhere, then it's not causing an effect, and that's a good thing. The logic for dispersment is that it's not affecting shorelines, which tend to be the more vulnerable environments. If you're in an inland situation, then you can't really do that. It really depends.

If I refer to what happened at Kalamazoo, people focused on how much dredging and work went into recovering the sunken part of the oil, but if you look at the total recovery of what was recovered, 74 per cent was recovered from the surface and from the shoreline, and 26 per cent was recovered from the sediment. Even with all that oil, the fish were not affected. It's five or six years, and now it's open, and there haven't been any observable issues in the fish there.

**Senator Simons:** So dilbit might legitimately be safer to transport than conventional crude, hypothetically?

Sorry, I've probably used up my time.

**The Chair:** You've used up your time.

**Ms. Dettman:** Should I answer first?

**The Chair:** Just hold that thought.

**Senator MacDonald:** Senator Simons did touch upon what I wanted to speak about. We had some information on this given to our committee a few years ago on dilbit, and there seemed to be some uncertainty at the time whether it was actually easier to clean up, or at least not harder to clean up.

Managing risk is always important. It's a very important thing on either coast, and we have to be cognizant of that. The concerns are expressed about managing risk on the northern shores of British Columbia as opposed to the Lower Mainland. Do we have enough in place? Is there enough infrastructure in place to adequately deal with any potential risk? I keep saying this but I'm going to say it again: we deal with 288 million metric tonnes of oil on the East Coast of Canada. They are only handling 6 million on the West Coast, yet there's all this concern. I understand the concern, but we handle a lot of it and handle it regularly and safely. Do we need more infrastructure on the North coast of British Columbia to manage any potential spill?

faible peuvent se mélanger à l'eau et disparaître. On ne les voit plus, mais elles sont encore quelque part. Elles ont tout simplement disparu.

En eau libre, il est très difficile de savoir où elles sont passées, puisqu'elles ont pu se mélanger à l'eau. Ensuite, c'est la dilution infinie quelque part dans l'océan. À ce stade, il n'y a pas d'effet, ce qui est une bonne chose. Le corollaire de la dispersion c'est qu'elle n'a pas d'incidence sur les rivages, qui ont tendance à être les milieux les plus vulnérables. Lorsque cela se produit dans les eaux intérieures, la dispersion n'est pas vraiment envisageable. Vraiment, tout dépend de la situation.

Si on pense à ce qui s'est produit à Kalamazoo, les gens se sont concentrés sur la quantité de dragage et de travail qui a été nécessaire pour récupérer la partie immergée du pétrole, mais si on prend le total de ce qui a été récupéré, 74 p. 100 du pétrole a été récupéré de la surface et du rivage, et 26 p. 100, à partir de sédiments. Même avec tout ce pétrole, les poissons n'ont pas été touchés. Cela fait cinq ou six ans, la rivière est maintenant ouverte, et on n'a observé aucun problème avec les poissons qui s'y trouvent.

**La sénatrice Simons :** En conséquence, on est en droit de croire que le transport du bitume dilué pourrait, hypothétiquement, être plus sécuritaire que celui du pétrole brut conventionnel?

Désolée, j'ai probablement pris tout le temps que j'avais.

**Le président :** Votre temps est écoulé.

**Mme Dettman :** Devrais-je répondre en premier?

**Le président :** Nous y reviendrons.

**Le sénateur MacDonald :** La sénatrice Simons a abordé le sujet dont je voulais parler. Notre comité a reçu des renseignements concernant le bitume dilué il y a quelques années et, à l'époque, on semblait ne pas savoir s'il était plus facile à nettoyer ou, du moins, pas plus difficile.

La gestion du risque est toujours importante. Elle compte beaucoup, quelle que soit la côte, et nous devons en être conscients. On s'inquiète de la gestion des risques sur les rives au Nord de la Colombie-Britannique plutôt que dans les basses-terres continentales. Avons-nous suffisamment d'infrastructures en place pour composer adéquatement avec tout risque potentiel? Je l'ai dit et je le répète : nous composons avec 288 millions de tonnes métriques de pétrole sur la côte Est du Canada, contre seulement 6 millions sur la côte Ouest, et pourtant, on est très préoccupé. Je comprends, mais nous en gérons beaucoup, et ce, régulièrement et de façon sécuritaire. Avons-nous besoin de plus d'infrastructures sur la côte Nord de la Colombie-Britannique pour gérer tout déversement potentiel?

**Ms. Gascon:** Thank you, senator. I can talk to you about the way we develop our posture. The posture for the Canadian Coast Guard is what we call the number of members, equipment and what response organizations have. This is really informed by risk. You can imagine that, in an aggregate where you have a lot of ship movement and you have a lot of users of the waterways, the risk is highest. It's the same way if you're on a huge highway compared to a rural road in the back country. When there are risks, we have to ensure that we have the appropriate posture to be able to respond to those risks. Be prepared, be there, have the equipment, have the partnership, the training and the ability to respond effectively and efficiently.

On the north coast, there's not as much traffic. Our posture is very well established. We have emergency tow vessels, we have equipment, we have caches, but the risks are less so our posture is matched to the risks that exist. That's how we developed our ability to respond and how we ensured that we have the appropriate personnel. We do have appropriate personnel and appropriate equipment on the Lower Mainland and as well on the north coast because it matches the risks that exist.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** Mr. Brown, I have read your brief carefully. Correct me if I am wrong. Your brief is more focused on methodology in terms of research, right?

[English]

**Mr. Brown:** Yes, it does.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** So we are talking about methodology, and you confirmed that the baseline condition, or at least the environmental media, is nearly unaltered. Does that mean this bill is a preventive statute and not a corrective one?

[English]

**Mr. Brown:** Yes.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** Does this mean that it is a just-in-case bill right now?

**Mme Gascon :** Merci, sénateur MacDonald. Je peux vous parler de la façon dont nous déterminons notre état d'alerte. Dans le cas de la Garde côtière canadienne, il est question du nombre de membres, de l'équipement et des interventions prévues des organismes. La préparation est vraiment fondée sur les risques. Vous pouvez vous imaginer que c'est dans une situation où il y a beaucoup de circulation maritime et d'utilisateurs des voies navigables que les risques sont les plus élevés. Il en va de même si vous vous trouvez sur une grande route comparativement à une route rurale dans l'arrière-pays. Lorsqu'il y a des risques, nous devons nous assurer d'être suffisamment préparés pour y réagir. Il faut être préparé, être présent, disposer de l'équipement, avoir formé des partenariats, avoir reçu la formation nécessaire et avoir la capacité de répondre efficacement.

Sur la côte Nord, il n'y a pas beaucoup de circulation. Notre état d'alerte est très bien établi. Nous avons des remorqueurs d'urgence, de l'équipement et des caches, mais les risques sont moins nombreux, si bien que notre état d'alerte correspond aux risques existants. Voilà comment nous avons renforcé notre capacité de répondre et comment nous nous sommes assurés d'avoir le personnel approprié. Nous avons le personnel et l'équipement qui nous conviennent dans les basses-terres continentales ainsi que sur la côte Nord, car ils correspondent aux risques qui existent.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Monsieur Brown, j'ai lu votre mémoire avec attention. Vous me direz si j'ai tort. Votre mémoire nous parle plutôt de la méthodologie en termes de recherche, n'est-ce pas?

[Traduction]

**M. Brown :** C'est exact.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Donc, on parle de méthodologie et vous affirmez que l'état de référence, ou du moins le milieu environnemental, est quasi inaltéré. Cela veut dire que ce projet de loi est un projet de loi préventif, et non correctif?

[Traduction]

**M. Brown :** Oui.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Cela veut dire que, en ce moment, c'est un projet au cas où?

[English]

**Mr. Brown:** I'm going to speak about the science. What we've seen when we analyze the samples in the northern and central B.C. coastline is that there's not a lot of indication of hydrocarbon contamination and other contamination there, so the current baseline looks very good. I can't comment on reasons for legislation.

**Senator Dasko:** My question is directed toward Ms. Gascon and Dr. Brown. We've heard about your research, protocols and processes. I feel very confident in hearing what you've had to say. Do we really need Bill C-48? You seem to be able to have the ability and capability to deal with any risks that come. Do we need the bill? I hate to put you on the spot, but that's my question.

**Ms. Gascon:** Dr. Brown has answered. I can't comment on the legislation. I can comment on our ability to respond and our capacity, but unfortunately I can't comment on the bill.

**Mr. Brown:** I can't comment on that either. It's up to the communities, to Parliament, to decide and to weigh the evidence of the risk, probability times the consequences.

**Senator Dasko:** Am I wrong in concluding that you have the ability to clean up just about anything that happens?

**Mr. Brown:** I can say we certainly understand the fate and behaviour of these products a lot more than we did five years ago. That will certainly help inform —

**Senator Dasko:** And you have protocols and processes in place.

**The Chair:** If there was a pipeline to the West Coast, say the gateway was reinstated, how many tankers would be coming to the West Coast? We heard the Valdez, four a day. How many would be coming? Four a day? You don't know that? Okay.

**Senator Jaffer:** You said you are ready for anything, but we heard from witnesses earlier that it took 18 hours to get help to clean up. That is concerning me because you sound so confident, and people who are on the ground said it took you 18 hours to get there. How fast do you think can you get there, especially in fast-moving waters? As soon as the spill happens, it's too late. How quickly can you get there?

[Traduction]

**M. Brown :** Je vais parler de l'aspect scientifique. Lorsque nous avons analysé les échantillons sur les côtes du Nord et du centre de la Colombie-Britannique, nous avons constaté qu'il n'y a pas grand signes de contamination aux hydrocarbures et d'autres types de contamination là-bas; en conséquence, les données de référence actuelles paraissent vraiment bien. Je ne peux pas en dire plus concernant les raisons qui ont motivé ce projet de loi.

**La sénatrice Dasko :** Ma question s'adresse à Mme Gascon et à M. Brown. Nous avons entendu parler de vos recherches, de vos protocoles et de vos processus. J'ai confiance en votre opinion. Avons-nous vraiment besoin du projet de loi C-48? Vous semblez avoir les compétences et les capacités voulues pour composer avec tout risque éventuel. Avons-nous besoin du projet de loi? J'ai horreur de vous mettre dans l'embarras, mais c'est ma question.

**Mme Gascon :** M. Brown a répondu. Je ne peux pas me prononcer sur le projet de loi. Je peux parler de notre capacité d'intervention et de nos compétences mais, malheureusement, je ne peux pas formuler de commentaires sur le projet de loi.

**M. Brown :** Je ne peux pas non plus formuler de commentaires à cet égard. Il revient aux collectivités, au Parlement, de décider et de mettre en balance les preuves de risque et les probabilités avec les conséquences.

**La sénatrice Dasko :** Ai-je tort de conclure que vous avez la capacité de nettoyer à peu près toute catastrophe qui pourrait survenir?

**M. Brown :** Je peux dire qu'il est clair que nous comprenons beaucoup mieux qu'il y a cinq ans comment ces produits agissent et finissent. Cela nous aidera sûrement à éclairer...

**La sénatrice Dasko :** Et vous avez mis en place des protocoles et des processus.

**Le président :** S'il y avait un pipeline vers la côte Ouest — imaginons que le projet Northern Gateway était rétabli — combien de pétroliers viendraient sur cette côte? Nous avons entendu dire qu'il y en aurait quatre de Valdez quotidiennement. Il en viendrait combien? Quatre par jour? Vous ne le savez pas? D'accord.

**La sénatrice Jaffer :** Vous avez dit que vous étiez paré à toute éventualité, mais des témoins nous ont confié plus tôt qu'il avait fallu 18 heures pour obtenir de l'aide avec le nettoyage. Cela me préoccupe parce que vous semblez si assuré, et les personnes sur le terrain ont dit qu'il vous avait fallu 18 heures pour y arriver. À quelle vitesse pensez-vous pouvoir arriver là-bas, surtout dans des eaux rapides? Dès que le déversement se produit, c'est trop tard. Dans quel délai pouvez-vous arriver sur les lieux?

**Ms. Gascon:** Are you talking about a specific incident?

**Senator Jaffer:** Yes.

**Ms. Gascon:** Thank you very much. I'm going to take the first portion of this question and pass it on to my colleague, Mr. Brian Wootton.

With regard to the *Nathan E. Stewart*, the response was fast and was effective. We had our protocol in place and we addressed the spill rapidly. We got the vessel out of the water and managed the oil spill.

When I try to explain it to you, to people who are not from the domain, what it is to watch the Canadian Coast Guard response to an oil spill is like watching paint dry. Everything moves so slow. You have to position your vessels, you have to position your equipment, you deploy equipment in the water, you have to work with the weather, with the various conditions, make your appropriate assessment on the safety of your personnel. Watching a response live goes very, very slow, but it doesn't diminish the effectiveness and the rapidity of the response. In the case of the *Nathan E. Stewart*, the Canadian Coast Guard did a fantastic response for this particular spill.

**Brian Wootton, Regional Director, Programs, Canadian Coast Guard, Pacific Region, Fisheries and Oceans Canada:** Thank you for the question. I was the federal incident commander for the *Nathan E. Stewart* and my current job is director of search and rescue and environmental response. I think this group would care because the Canadian Coast Guard was interested in the whole casualty management spectrum. When Chief Slett told us about the 18 hours to respond, it's absolutely through the perspective of the shipowner, the polluter, contracting for response vessels to come and work on the wreck and work on the product that had been released. For the Coast Guard, the response was within 30 minutes using our search and rescue assets. We tasked the buoy tender through the wee hours of the morning. Chief Slett told us about the 1:30 a.m. distress call. That buoy tender was on the scene at first light, and our attention was devoted in the first six to eight hours on saving lives. We ended up with someone from the *Nathan E. Stewart* in the water. They were rescued. We diverted a science ship to come to Bella Bella where we have equipment pre-positioned to support the response.

The unfortunate part is there was a virtual single release of 100,000 litres at the beginning of this incident. Our attention was on the safety of responders for seven weeks and on stopping 125,000 litres of product that remained on the tug from being

**Mme Gascon :** Parlez-vous d'un incident précis?

**La sénatrice Jaffer :** Oui.

**Mme Gascon :** Merci beaucoup. Je vais prendre la première partie de cette question et laisser à mon collègue, M. Brian Wootton, le soin d'y répondre.

Dans le cas de l'incident impliquant le *Nathan E. Stewart*, l'intervention a été rapide et efficace. Nous avons mis en place un protocole et nous avons réagi rapidement au déversement. Nous avons retiré le navire de l'eau et avons géré le déversement de pétrole.

Lorsque j'essaie d'expliquer une intervention de la Garde côtière en cas de déversement de pétrole aux personnes qui ne travaillent pas dans le domaine, je dis que c'est comme regarder sécher de la peinture. Tout bouge très lentement. Vous devez positionner vos navires, placer votre équipement, le déployer dans l'eau, composer avec diverses conditions météorologiques et bien évaluer la sécurité de votre personnel. Regarder une intervention pendant qu'elle se déroule est un processus très très lent, mais cela n'en diminue en rien l'efficacité et la rapidité. Dans le cas du déversement du *Nathan E. Stewart*, la Garde côtière canadienne a fait une intervention fantastique.

**Brian Wootton, directeur régional des programmes, Garde côtière canadienne, région du Pacifique, Pêches et Océans Canada :** Merci d'avoir posé la question. J'étais le commandant d'intervention fédéral dans le contexte du déversement de pétrole du *Nathan E. Stewart*, et j'occupe actuellement le poste de directeur des opérations de recherche et de sauvetage et de l'intervention environnementale. Je pense que ce groupe s'en soucierait parce que la Garde côtière canadienne s'intéressait au spectre complet de la gestion des pertes. Lorsque la chef Slett nous a parlé des 18 heures qu'il avait fallu avant l'intervention, c'est absolument du point de vue du propriétaire du navire, du pollueur, qui a passé un marché avec des navires d'intervention pour qu'ils viennent s'occuper de l'épave et du produit qui a été déversé. Pour la Garde côtière, l'intervention s'est faite dans les 30 minutes grâce à nos ressources de recherche et de sauvetage. Nous avons chargé le navire-baliseur jusqu'aux petites heures du matin. La chef Slett nous a parlé de l'appel de détresse lancé à 1 h 30 du matin. Le navire-baliseur s'est retrouvé sur les lieux aux premières lueurs du jour, et nous nous sommes attachés à sauver des vies pendant les six à huit premières heures. Nous avons fini par trouver un membre de l'équipage du *Nathan E. Stewart* dans l'eau. Nous l'avons sauvé. Nous avons détourné un navire scientifique pour qu'il vienne à Bella Bella où nous avons placé de l'équipement au préalable pour appuyer l'intervention.

Ce qu'il y a de fâcheux, c'est que pratiquement 100 000 litres de produit ont été déversés d'un seul coup lorsque l'incident est survenu. Nous nous sommes attachés à assurer la sécurité des intervenants pendant sept semaines et à empêcher les

released into the environment, which we were successful in doing.

**Senator Miville-Dechêne:** So you were not cleaning up; are you telling us it's not your job?

**Mr. Wootton:** No, not at all, to the extent that we can, the first principle is safety of responders, then contain the product, then move to protect critical resources. For example, when Gale Creek was impacted — and Chief Slett told us about the effect on the clam fishery there — the first two tide cycles of whatever diesel went in there had their impacts on the Coast Guard's ability to get in there and muck out a clam bed was absolutely contraindicated. The strategy was to leave mother nature to her own devices with that type of diesel product. We heard about evaporation rates from Dr. Dettman, for example.

The issue in the weeks that followed was how to protect the outlying areas and how to protect the product that was on board the vessel, how to stop it from entering the environment. The Coast Guard of Canada is a safety blanket. We surged in during that first operational period. We were able to command and do coordination and determine whether the shipowner is contracting for purpose and doing an effective job; that is bringing in the response organization from Vancouver and Prince Rupert, which they did in this case.

Canada is a big country. British Columbia has a big coastline. Chief Slett is absolutely accurate when she says 18 hours to get heavy assets in there for securing the vessel and starting the process of getting it out of the water. Those assets had to flow from where the risk prospect is the highest, which is in the corridor of Juan de Fuca and Vancouver, which is where the response organization has most of its assets for this kind of work.

**The Chair:** Thank you very much. It was a pleasure to have all of you here. We may want to call you back, and I hope that you'll respond. It was great to hear practical and scientific evidence on this bill.

Thank you, senators, for all the great questions today.

(The committee adjourned.)

125 000 litres de produit qui se trouvaient toujours sur le remorqueur d'être déversés dans l'environnement, ce que nous avons réussi à faire.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Alors vous ne vous occupez pas du nettoyage; êtes-vous en train de nous dire que ce n'est pas votre travail?

**M. Wootton :** Non, pas du tout, dans la mesure où nous pouvons le faire, le premier principe est d'assurer la sécurité des intervenants, ensuite de contenir le produit avant d'agir pour protéger les ressources essentielles. À titre d'exemple, lorsque Gale Creek a été touchée — et la chef Slett nous a parlé des répercussions sur la pêche des palourdes là-bas — les deux premiers cycles de marée contenant le diesel qui y a été déversé ont joué sur la capacité de la Garde côtière de s'y rendre, et le nettoyage du parc à palourdes était absolument contre-indiqué. La stratégie consistait à laisser Dame Nature s'occuper de ce type de produit du diesel. M. Dettman a parlé des taux d'évaporation, par exemple.

La question dans les semaines qui ont suivi a été la façon de protéger les zones périphériques et d'empêcher le produit qui se trouvait à bord du navire de pénétrer dans l'environnement. La Garde côtière canadienne est une couverture de sécurité. Nous sommes beaucoup intervenus pendant la première période opérationnelle. Nous avons été en mesure de commander, de coordonner et de déterminer si le propriétaire du navire passait des marchés aux fins voulues et faisait un travail efficace; c'est-à-dire s'il faisait venir les intervenants de Vancouver et de Prince Rupert, ce qu'il a fait dans ce cas.

Le Canada est un grand pays et la Colombie-Britannique a un littoral important. La chef Slett a tout à fait raison de dire qu'il a fallu 18 heures pour faire venir les ressources lourdes là-bas afin de sécuriser le navire et d'amorcer le processus pour le sortir de l'eau. Ces ressources devaient commencer là où les risques étaient les plus élevés, soit dans le corridor de Juan de Fuca et de Vancouver, là où les intervenants comptent la majorité de leurs ressources pour effectuer ce type de travail.

**Le président :** Merci beaucoup. Ce fut un plaisir de vous accueillir tous. Il se pourrait que nous souhaitions vous rappeler, et j'espère que vous répondrez à l'appel. Ce fut fantastique d'entendre des éléments de preuves pratiques et scientifiques concernant ce projet de loi.

Merci, mesdames et messieurs les sénateurs, pour les excellentes questions que vous avez posées aujourd'hui.

(La séance est levée.)

**EVIDENCE**

OTTAWA, Wednesday, March 20, 2019

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast, met this day at 6:45 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator David Tkachuk** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** Honourable senators, welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. Today, we are continuing our study of Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast, also known as the Oil Tanker Moratorium Act.

For our first panel, we are pleased to have appearing before us the Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport. Joining the minister from Transport Canada are Lawrence Hanson, Assistant Deputy Minister, Policy; and Marc-Yves Bertin, Director General, Marine Policy. Thank you for attending our meeting. I want to note that the minister has requested 20 minutes for his opening remarks. The steering committee considered it and has agreed to it. Minister Garneau, the floor is now yours.

**Hon. Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport:** Thank you, Mr. Chair and esteemed members of the committee. I will start by saying that while I had originally offered 90 minutes in order to appear, unfortunately, because of a filibuster by the Conservatives in the other house, I will have to depart after 60 minutes. I regret this, because I know your time is valuable, I know this bill is extremely important and I would have liked to have been here for the full 90 minutes.

**The Chair:** We'll offer you the opportunity to come back.

**Mr. Garneau:** I will, of course, consider coming back at a future time, but tonight, I will only be here for 60 minutes.

Thank you, Mr. Chair, for mentioning that I will require 20 minutes. I want to focus on what I think may be some of the more important questions, based on previous testimony, that are

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mercredi 20 mars 2019

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, pour étudier ce projet de loi.

**Le sénateur David Tkachuk** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Honorables sénateurs, bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Aujourd'hui, nous poursuivons l'étude du projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, ou Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers.

Pour notre premier groupe de témoins, nous sommes heureux d'accueillir l'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports. Accompagnant le ministre, nous avons, de Transports Canada, Lawrence Hanson, sous-ministre adjoint, Politiques, ainsi que Marc-Yves Bertin, directeur général, Politique maritime. Merci de votre présence à cette réunion. Je signale que le ministre a demandé 20 minutes pour sa déclaration liminaire. Le comité directeur a examiné la demande et l'a approuvée. Monsieur le ministre Garneau, vous avez la parole.

**L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports :** Merci, monsieur le président et membres estimés du comité. D'abord, je dois préciser que, bien que j'avais initialement offert de comparaître pendant 90 minutes, malheureusement, en raison de l'obstruction des conservateurs à la Chambre des communes, je devrai vous quitter après 60 minutes. Je le regrette, car je sais que votre temps est précieux. Ce projet de loi est extrêmement important et j'aurais aimé être ici pour les 90 minutes au complet.

**Le président :** Nous vous offrirons l'occasion de comparaître de nouveau.

**M. Garneau :** Bien sûr, je considérerai la possibilité de revenir plus tard. Toutefois, ce soir, je ne serai ici que 60 minutes.

Merci, monsieur le président, d'avoir mentionné qu'il me faudra 20 minutes. Je veux mettre l'accent sur les questions qui, si je me fie aux témoignages précédents, semblent les plus

of concern to you. I wanted to go into more depth on that and hopefully satisfy you with my answers.

[*Translation*]

Thank you, Honourable Senators, for the opportunity to meet with the committee to outline both the necessity and benefits of Bill C-48, the Oil Tanker Moratorium Act.

The legislation is a critical step forward in fulfilling our government's pledge to achieve a world-leading marine safety system that promotes responsible shipping and protects Canada's waters.

The act formalizes a commitment the Prime Minister made in Vancouver on September 10, 2015, during the last federal election as one of the centrepieces of our plan to protect Canada's oceans. This was later confirmed in my mandate letter. I want to be clear that we promised this to Canadians during the last election, and I am delivering on that promise.

[*English*]

You have already heard from my officials about what the moratorium is intended to accomplish and how it will work. I will concentrate my remarks today on what I see as the crux of the debate so far in the Senate and in this committee, namely, why do we have a moratorium on crude oil tankers in this particular region as opposed to other coastlines or waterways in Canada.

There is not one single reason but rather a combination of factors that help explain our government's decision. There are four of them: one, a long-standing policy legacy of taking special measures to protect these waters from a crude oil spill; two, the unusually pristine environment and unique ecological features of this part of our country; three, the navigational risks of this particular coastline and the challenges of responding effectively and quickly to accidents in a timely manner; and four, a clearly stated desire on the part of a majority of coastal Indigenous communities for a formalization of the moratorium in order, among other things, to preserve burgeoning local and sustainable economies as well as a long-standing way of life. Let me proceed to elaborate on each of these four factors.

The first is a long-standing policy legacy of taking special measures to protect these particular waters from a crude oil spill. As you know, after completion of the Trans-Alaska pipeline in 1977, a routing system was established for tankers carrying American crude from Alaska to the west coast of the United States. They were entering the Juan de Fuca Strait at a rate of

importantes et qui vous préoccupent le plus. Je vais aller plus en profondeur à l'égard de ces questions, en espérant que mes réponses vous satisferont.

[*Français*]

Je vous remercie, honorables sénateurs, de me donner la possibilité de me présenter devant le comité afin d'expliquer à la fois la nécessité et les avantages du projet de loi C-48, sur le moratoire relatif aux pétroliers.

Le projet de loi constitue un important pas en avant vers la réalisation de la promesse de notre gouvernement de mettre en place un système de sécurité maritime de classe mondiale qui fait la promotion du transport maritime responsable et qui protège les eaux canadiennes.

La loi officialise un engagement pris par le premier ministre à Vancouver le 10 septembre 2015, pendant les dernières élections fédérales. Il compte parmi les pièces maîtresses de notre plan visant à protéger les océans du Canada et il a été confirmé plus tard dans ma lettre de mandat. Je tiens à préciser que nous avons fait cette promesse aux Canadiens pendant les dernières élections et que je réalise cette promesse maintenant.

[*Traduction*]

Les représentants du ministère vous ont déjà expliqué l'intention visée par le moratoire ainsi que son fonctionnement. Je vais concentrer mes observations d'aujourd'hui sur ce que je considère le noyau du débat jusqu'à présent au Sénat et au comité, soit la raison pour laquelle nous avons un moratoire relatif aux transporteurs de pétrole brut dans cette région précise et non ailleurs le long des côtes ou dans d'autres étendues ou cours d'eau au Canada.

Il n'y a pas de raison unique. La décision du gouvernement s'explique plutôt par une combinaison de facteurs. Ces facteurs sont au nombre de quatre : premièrement, un long historique de décisions stratégiques visant la prise de mesures spéciales pour protéger ces eaux d'un déversement de pétrole brut; deuxièmement, le rare environnement vierge et les caractéristiques écologiques uniques de cette partie du pays; troisièmement, les dangers pour la navigation le long de cette côte et les difficultés à intervenir rapidement et efficacement en cas d'accident; quatrièmement, un désir net de la part de la majorité des collectivités côtières autochtones d'officialiser le moratoire afin, notamment, de préserver les économies locales et durables en pleine croissance ainsi qu'un mode de vie de longue date. Je vais parler davantage de chacun de ces facteurs.

Le premier est un long historique de décisions stratégiques visant la prise de mesures spéciales pour protéger ces eaux précises d'un déversement de pétrole brut. Comme vous le savez, après l'achèvement du pipeline Trans-Alaska en 1977, un système d'organisation du trafic a été établi pour les pétroliers transportant du brut américain de l'Alaska jusqu'à la côte Ouest

approximately three tankers per day and were becoming a concern to British Columbians and Canadians in general.

In 1985, Canadian and U.S. Coast Guards and industry developed a voluntary tanker exclusion zone along the B.C. coastline. Understand that this was done specifically due to concerns by Canada about the potentially devastating impacts of a major oil tanker spill off the coast of British Columbia. These dangers were vividly illustrated, of course, by the terrible 1989 *Exxon Valdez* accident, which spilled 35,000 metric tonnes of crude oil over 2,100 kilometres of coastline, with very serious and long-term impacts on the Alaska environment.

Mr. Chair, my department has monitored tanker traffic patterns along the West Coast and has found that all tankers tend to respect the Tanker Exclusion Zone. In short, senators, the Tanker Exclusion Zone is working. However, it is important to point out that the Tanker Exclusion Zone is intended specifically to prevent the transiting of U.S. ships servicing the Trans Alaska Pipeline System. It is not designed to prevent Canadian oil tankers from operating off this coast. This has been an academic question up until now since there was no reason for Canadian tankers to transport crude oil in large volumes given the absence of oil and gas operations along the coast of B.C. However, the fact remains that a gap exists. Should we ever start shipping crude oil off the coast, it could weaken adherence to the Tanker Exclusion Zone. After all, if we ourselves are shipping crude oil through these waters despite the risks, then why should other countries not do the same? As such, Bill C-48 should be seen as complementary to the Tanker Exclusion Zone and an important step that would provide additional protection for Canada.

Now that I've illustrated that a policy legacy exists, let me comment about why this is important. It's important because we have made a conscious decision not to ship large volumes of crude oil in the region, helping to keep it relatively unspoiled. In other words, there is nothing arbitrary or surprising about this legislation. It's in keeping with a well-established and carefully considered approach that goes back several decades. It's also important because this policy legacy is a distinguishing feature for the north coast of B.C. compared to other regions of Canada, such as the Atlantic coast and the St. Lawrence River. To impose a tanker moratorium in these places would be to disrupt already existing industries and jobs. There is no such issue in northern B.C. thanks to a policy legacy of saying this is no place for crude oil tankers.

des États-Unis. Ces derniers pénétraient dans le détroit de Juan de Fuca à raison d'environ trois pétroliers par jour et devenaient une préoccupation pour les habitants de la Colombie-Britannique et l'ensemble des Canadiens.

En 1985, les gardes côtières du Canada et des États-Unis ont créé, de concert avec l'industrie, une zone d'exclusion volontaire le long de la côte de la Colombie-Britannique. Il faut comprendre que cela a été fait précisément en raison des préoccupations soulevées par le Canada concernant les répercussions potentiellement dévastatrices d'un éventuel déversement majeur de pétrole au large de la Colombie-Britannique. Évidemment, ces dangers ont été illustrés de manière frappante par le terrible accident de l'*Exxon Valdez* survenu en 1989, un déversement de 35 000 tonnes métriques de pétrole brut sur plus de 2 100 kilomètres de littoral qui a eu des conséquences très graves et à long terme sur l'environnement en Alaska.

Monsieur le président, après avoir surveillé la circulation des pétroliers le long de la côte Ouest, mon ministère a déterminé que tous les pétroliers ont tendance à respecter la zone d'exclusion. Autrement dit, sénateurs, la zone d'exclusion des pétroliers fonctionne. Cependant, il importe de signaler qu'elle a été établie dans l'intention précise d'empêcher les navires américains desservant le pipeline trans-Alaska de transiter le long de la côte. Elle n'a pas été conçue pour empêcher la circulation de pétroliers canadiens le long de la côte Ouest. Cela dit, ce n'était là qu'une question théorique jusqu'à présent, car les pétroliers canadiens n'avaient aucune raison de transporter du brut en grandes quantités compte tenu de l'absence d'exploitation pétrolière et gazière sur la côte nord. Quoiqu'il en soit, il y a une lacune. Si nous devons commencer à transporter du pétrole à partir de la côte, cela pourrait avoir pour effet d'encourager le non-respect de la zone d'exclusion. Après tout, si nous empruntons ces mêmes voies maritimes pour transporter du pétrole malgré les risques, pourquoi d'autres pays ne pourraient-ils pas en faire de même? En conséquence, le projet de loi C-48 devrait être vu comme une mesure importante qui contribuera à la protection du Canada en faisant complément à la zone d'exclusion des pétroliers.

Je viens d'illustrer un long historique de décisions stratégiques, et j'aimerais maintenant vous en expliquer l'importance. Il est important de par la décision consciente que nous avons prise d'interdire le transport de grandes quantités de pétrole brut dans la région, contribuant à la préservation en parfait état de son environnement. Autrement dit, il n'y a rien d'arbitraire ou d'étonnant à ce projet de loi. Il s'inscrit dans le cadre d'une orientation très réfléchie et soigneusement établie il y a de ça plusieurs décennies. En outre, ces décisions stratégiques de longue date sont importantes car elles constituent une caractéristique fondamentale de la côte nord de la Colombie-Britannique, en comparaison avec d'autres régions du Canada comme la côte atlantique ou le fleuve Saint-Laurent. L'imposition d'un moratoire dans ces régions-là perturberait

[*Translation*]

Let me move on to the second factor explaining why we are proposing to formalize the moratorium on the north coast of British Columbia, namely the fact that this is an unusually pristine ecosystem that merits special protection.

Senators, I do not mean to suggest that other regions in Canada are not beautiful or deserving of protection. In fact, our government has already taken many steps to create new marine protected areas and national parks to protect other parts of Canada, including just last week waters off the coast of Quebec's Gaspé Peninsula.

[*English*]

However, let us look at the distinguishing characteristics of the northern coastline of British Columbia. First, the human footprint is relatively light. The population density in the riding of Skeena—Bulkley Valley, which covers most of the moratorium area, is 0.3 people per square kilometre. Compare that to Vancouver Island, which has a population density of 9.5 people per square kilometre, and the City of Vancouver, which has a population density of 354 people per square kilometre. Senators, this is an unusually sparsely populated region, and this helps explain its relatively unspoiled and pristine environment. This may be due more to a mix of historical and geographical circumstances. European settlers were slower to populate the area, and the rugged conditions make it more difficult to travel to the region, but for whatever reason, it has resulted in an environment that is notably different from other places in Canada that are either more heavily populated and/or where there is a long history of transporting crude oil.

Besides the relatively light human footprint, another distinguishing feature of northern B.C. is the presence of the temperate rainforest. The world's rainforests have been described as the lungs of the Earth because of their high oxygen production. Coastal temperate rainforests are globally rare, estimated by some to be as little as 2.5 per cent of global forests. Approximately 25 per cent of these forests are in British Columbia. The Great Bear Rainforest, which contains an estimated 2.89 million hectares of mature and old-growth forest, represents 46 per cent of B.C.'s older coastal temperate rainforests. This would represent approximately 12 per cent of the world's remaining temperate rainforests.

l'activité économique et nuirait aux emplois. Ce n'est pas un problème pour la côte nord de la Colombie-Britannique grâce à ce long historique de décisions stratégiques y interdisant le transport de pétrole brut.

[*Français*]

Permettez-moi maintenant de passer au deuxième facteur qui explique la raison pour laquelle nous proposons d'officialiser le moratoire sur la côte nord de la Colombie-Britannique, à savoir le fait qu'il s'agit d'un écosystème inhabituellement intact qui mérite une protection particulière.

Mesdames les sénatrices, messieurs les sénateurs, je ne prétends pas suggérer que les autres régions du Canada ne sont pas magnifiques ou qu'elles ne méritent pas d'être protégées. En fait, notre gouvernement a déjà pris de nombreuses mesures afin de créer de nouvelles aires marines protégées et des parcs nationaux pour protéger d'autres régions du Canada, y compris, juste la semaine dernière, les eaux au large des côtes de la péninsule de Gaspé, au Québec.

[*Traduction*]

Cependant, regardons les caractéristiques distinctives du littoral nord de la Colombie-Britannique. La présence humaine est relativement faible. La densité de population dans la circonscription de Skeena—Bulkley Valley, qui comprend la majeure partie du secteur visé par le moratoire, est de 0,3 personne par kilomètre carré. En comparaison, la densité sur l'île de Vancouver est de 9,5 personnes par kilomètre carré et celle de la ville de Vancouver est de 354 personnes par kilomètre carré. Honorables sénateurs, on parle d'une région vraiment peu habitée, ce qui explique en partie que l'environnement y ait été préservé en parfait état. Le contexte historique et géographique explique probablement cette situation. Les colons européens ont pris du temps à peupler la région et les conditions difficiles compliquent les déplacements dans le secteur, mais, peu importe les raisons, cela a fait en sorte que l'environnement y soit notablement différent qu'ailleurs au Canada où la population est plus élevée et où le transport de pétrole brut se pratique depuis longtemps.

En plus de la faible présence humaine, une autre caractéristique distinctive du Nord de la Colombie-Britannique est la présence de la forêt pluviale tempérée. On a dit des forêts pluviales qu'elles sont les poumons de la planète, parce qu'elles produisent de grandes quantités d'oxygène. À l'échelle planétaire, les forêts pluviales tempérées en zone côtière sont rares, ne représentant que 2,5 p. 100 des forêts de la planète, selon certaines estimations. Environ 25 p. 100 de ces forêts se trouvent en Colombie-Britannique. La forêt pluviale Great Bear, qui compterait 2,89 millions d'hectares de forêt mature et ancienne, représente 46 p. 100 des plus vieilles forêts pluviales tempérées de la côte de Colombie-Britannique. Cela représente environ 12 p. 100 des forêts pluviales tempérées existantes sur la planète.

*[Translation]*

Impacts to Great Bear or other coastal temperate rain forests from a spill would depend on the scale, seasonality and chemical composition of the spill. In general terms, there would be a high risk of impacts to shorelines and littoral ecosystems such as eelgrass meadows and kelp beds. These habitats are essentially nurseries for many species important to food webs, so impacts to these habitats would likely have impacts to those food webs, as well as to nutrient cycling within and between marine and terrestrial ecosystems. For example, a recent study demonstrated that marine-derived nutrients from Pacific salmon can be transferred to streams and riparian forests through diverse food web pathways, fertilizing forests and increasing invertebrate abundance, which may in turn affect breeding birds.

In addition, a large diversity of species forage in these littoral habitats; direct impacts to them would have ramifications for a large diversity of marine and terrestrial species. Research following the *Exxon Valdez* spill indicates that not only can there be short-term lethal effects on wildlife resulting from spills, but also long-term sub-lethal effects. For example, low levels of crude exposure have been shown to have longer-term demographic impacts on species as diverse as herring and harlequin ducks. Experience from the *Exxon Valdez* spill also indicates that in addition to shorebirds, waterfowl, ravens and eagles, terrestrial species such as bear, river otter, and mink are most likely to be impacted, but even species such as black-tailed deer, which regularly forage in intertidal zones, can be affected.

Nutrient cycling between marine and terrestrial environments is well documented and could be interrupted or otherwise compromised by a large spill. Oiled wildlife would likely be scavenged, introducing toxicity into terrestrial food webs. Impacts to one ecosystem would, therefore, almost certainly be reflected in the other. For example, following the *Exxon Valdez* spill, herring populations crashed and pink salmon stocks also declined. Both of these species are key food sources for marine and some terrestrial species, and salmon have been shown to be major nutrient input sources for temperate rain forests. A clear linkage is that bears, both grizzly and the white Kermode spirit bears, eat a lot of salmon, and frequently transport their catches into the forests, where the remains help support forest growth. Eagles, ravens and other birds do much the same. If salmon populations are impacted, so are their predators/scavengers, and so would be the forests that benefit from the nutrient transport by bears and other wildlife.

*[Français]*

Les impacts d'un déversement sur la forêt pluviale Great Bear ou sur d'autres forêts pluviales tempérées côtières dépendraient, bien sûr, de l'ampleur, des saisons et de la composition chimique du déversement. De façon générale, il y aurait un grand risque d'impacts sur les rivages et les écosystèmes littoraux, comme les herbiers de zostères et les lits d'algues. Ces habitats sont des zones de refuge essentielles pour de nombreuses espèces importantes pour les réseaux alimentaires; ainsi, les impacts pour ces habitats seraient probablement importants pour ces réseaux alimentaires, de même que pour le cycle nutritif dans les écosystèmes marins et terrestres ainsi qu'entre ces écosystèmes. Par exemple, une récente étude a démontré que les nutriments d'origine marine du saumon du Pacifique peuvent être transférés aux cours d'eau et aux forêts riveraines par diverses voies des réseaux alimentaires, entraînant la fertilisation des forêts et l'augmentation de l'abondance des invertébrés, qui peuvent à leur tour toucher les oiseaux nicheurs.

De plus, une grande diversité d'espèces cherche de la nourriture dans ces habitats littoraux; les impacts directs sur ces derniers auraient des conséquences sur une grande diversité d'espèces marines et terrestres. Une recherche effectuée à la suite des déversements de l'*Exxon Valdez* montre que non seulement il peut y avoir des effets létaux pour la faune, mais également des effets sous-létaux à long terme. Par exemple, il a été prouvé que de faibles niveaux d'exposition à du pétrole brut auraient une incidence démographique à plus long terme sur des espèces aussi variées que les harengs et les harlequins plongeurs. L'expérience du déversement de l'*Exxon Valdez* indique également que, en plus des oiseaux de rivage, des sauvagines, des grands corbeaux et des aigles, des espèces terrestres comme les ours, les loutres de rivière et les visons sont celles qui sont plus susceptibles d'être touchées; toutefois, même des espèces comme les cerfs-mulets, qui cherchent régulièrement de la nourriture dans les zones intertidales, peuvent être touchées.

Le cycle nutritif entre les environnements marins et terrestres est bien documenté et il pourrait être interrompu ou autrement compromis par un déversement important. La faune mazoutée risquerait d'être mangée et d'introduire une toxicité dans le réseau alimentaire terrestre. De plus les impacts dans un écosystème se reproduiraient presque assurément dans un autre écosystème. Par exemple, à la suite du déversement de l'*Exxon Valdez*, les populations de harengs se sont effondrées et les stocks de saumon rose ont baissé. Ces deux espèces sont des sources de nourriture importantes pour les espèces marines et pour certaines espèces terrestres, et il a été prouvé que le saumon est une source nutritive essentielle des forêts pluviales tempérées. Pour expliquer clairement le lien, considérons le grizzly ou l'ours blanc kermodei, ou l'ours esprit, comme il est connu, deux espèces qui mangent beaucoup de saumon et qui transportent fréquemment leurs prises dans les forêts, où leurs restes facilitent l'accroissement forestier. Les aigles, les grands

[English]

Senators, the uniqueness of this environment led the British Columbia government, along with various Indigenous partners, to conclude the 2016 Great Bear Rainforest (Forest Management) Act, which conserves 85 per cent of the forest and 70 per cent of old growth over time, achieving a high level of ecological integrity. This is a truly unprecedented level of protection. Along these lines, one can view Bill C-48, which offers unprecedented levels of protection, as complementary and consistent with these efforts to protect one of the world's few remaining temperate rainforests. Senators, let me again stress this is a truly unique and sensitive ecosystem, a treasure, and we should seize this opportunity to protect it from a major oil spill.

Let me turn now to the third factor I mentioned at the outset of my speech, the unique navigational risks presented in these waters and the greater challenges in responding to accidents in a timely manner. It is vital that Canadians in remote areas be able to receive, by ship, the goods they depend on. Many northern B.C. communities and industries rely on marine transportation to supply essential fuel products. Safe and efficient resupply operations are their lifeline. That is why we have been careful to write into the legislation safeguards to ensure the community resupply.

It must be acknowledged, however, that while substantial emergency response capabilities exist on the south coast of British Columbia and the St. Lawrence seaway system, and they are being increased with the Oceans Protection Plan, they do not exist nearly to the same degree in northern British Columbia. Although we are doing a great deal to boost our capacity to respond in all Canadian waterways through our \$1.5 billion Oceans Protection Plan, the simple reality is that resources are not unlimited, and it will continue to be the case that we will concentrate more of our resources in order to be able to respond where there is more shipping and greater chances of accidents.

It should also be acknowledged there are some navigational challenges in the moratorium area, such as the Hecate Strait, which separates Haida Gwaii from the outlying islands on the mainland B.C. coast. The south entrance is 87 nautical miles across and narrows to a width of 30 nautical miles at the north

corbeaux et d'autres espèces d'oiseaux procèdent également de cette façon. Si les populations de saumons sont touchées, celles de leurs prédateurs ou des charognards le sont tout autant, comme le sont les forêts qui bénéficient du fait que les ours et d'autres espèces sauvages y transportent des nutriments.

[Traduction]

Honorables sénateurs, l'unicité de ce milieu a poussé le gouvernement de la Colombie-Britannique, appuyé par différents partenaires autochtones, à adopter, en 2016, une loi sur la gestion de la forêt pluviale Great Bear, qui prévoit la conservation de 85 p. 100 de cette forêt et de 70 p. 100 de la forêt ancienne à terme, de façon à assurer un haut niveau d'intégrité écologique. C'est un niveau de protection sans précédent. Ainsi, on peut voir le projet de loi C-48, qui offre, lui aussi, un niveau de protection sans précédent, comme un élément complémentaire aligné sur ces efforts de protection de l'une des dernières forêts pluviales tempérées de la planète. Honorables sénateurs, je veux vraiment souligner à quel point cet écosystème est unique et vulnérable; c'est un trésor et il faut saisir l'occasion de le protéger contre un déversement majeur de pétrole.

Je vais maintenant aborder le troisième facteur dont j'ai parlé au début de mon exposé, soit les risques uniques liés à la navigation dans ce secteur et les défis accrus d'une réponse rapide aux accidents. Il est essentiel pour les Canadiens des régions éloignées de pouvoir recevoir, par bateau, les marchandises dont ils ont besoin. Bien des collectivités et des industries du Nord de la Colombie-Britannique dépendent du transport maritime pour s'approvisionner en combustibles essentiels. Un approvisionnement sûr et efficace leur est capital. C'est pourquoi nous avons pris soin de prévoir, dans la loi, des mesures de protection pour assurer l'approvisionnement de ces collectivités.

Il faut cependant reconnaître que, s'il existe une capacité de réponse importante le long du littoral sud de la Colombie-Britannique et le long de la Voie maritime du Saint-Laurent, cette capacité qui sera d'ailleurs accrue grâce au Plan de protection des océans, cette capacité n'est absolument pas la même dans le Nord de la Colombie-Britannique. Même si nous prenons des mesures importantes afin d'accroître notre capacité de réponse dans l'ensemble des voies navigables canadiennes au moyen du Plan de protection des océans et de l'investissement connexe de 1,5 milliard de dollars, la réalité est que les ressources ne sont pas illimitées et que nous devons continuer de concentrer les ressources sur la capacité de réponse aux secteurs où le transport maritime est plus important et où le risque d'accident est plus élevé.

Il faut aussi être conscient des défis à la navigation dans la région visée par le moratoire, notamment dans le détroit d'Hécate, qui sépare Haida Gwaii des îles les plus éloignées de la côte de la Colombie-Britannique. À l'embouchure sud, la largeur du détroit est de 87 miles nautiques et elle rétrécit

end. The east side has numerous outlying reefs up to 39 nautical miles out. These characteristics lead to a unique body of water that can result in changing depths and, during strong weather, the deeper the offshore waters cause a short steep wave pattern in the strait. During significant weather, the inlet can have challenging conditions.

[*Translation*]

Senators, because of some of these navigational risks and because of a more limited response capacity over a large and remote coastline, it is wise that we err on the side of caution and take special measure to protect these waters.

[*English*]

Let me now discuss the fourth factor that explains why we support a moratorium off the coast of northern B.C., namely the advocacy of coastal Indigenous communities. I know you have met with some of them.

Senators, you should know that I am well aware there are a variety of viewpoints among Indigenous communities on this issue. I know in particular the two coastal communities, the Lax Kw'alaams and the Nisga'a, are opposed to Bill C-48. Furthermore, I know that you will hear from Eagle Spirit proponents and the Aboriginal Equity Partners. It is important that you consider their views, as I did, but I will note these two groups — Eagle Spirit and Aboriginal Equity Partners — represent private commercial interests and I do not see them as being in the same category as coastal First Nations and Indigenous communities. The stakes are very different for private sector interests than for communities who would see potentially their livelihoods, culture and way of life imperiled by a serious oil spill.

Aligned against those who oppose Bill C-48 is a coalition of all the remaining Indigenous communities along the coast, which incidentally represent a majority — the Haida, Heiltsuk, Haisla, Metlakatla, Gitga'at, Kitasoo, Gitxaala and even the hereditary leaders of the Lax Kw'alaams, who have consistently called for the formalization of the moratorium. They see the moratorium as essential for protecting their burgeoning renewable and sustainable economies in fishing and aquaculture. Furthermore, the water is a central part of their cultural and spiritual traditions. I have heard their calls and have been moved by their passionate advocacy. I urge you to listen to them carefully when they appear before this committee, as I know you will.

jusqu'à n'atteindre que 30 miles nautiques dans la partie nord. À l'est, des récifs sont présents jusqu'à 39 miles nautiques de la côte. Ces caractéristiques font qu'il s'agit d'un plan d'eau unique où la profondeur varie et où, lorsque la météo est mauvaise, la profondeur de l'eau au large provoque des régimes de vagues courtes et cambrées dans le détroit. Lorsque la météo est mauvaise, les conditions dans le bras deviennent difficiles.

[*Français*]

Mesdames les sénatrices, messieurs les sénateurs, compte tenu de certains de ces risques liés à la navigation et compte tenu d'une capacité d'intervention plus limitée le long de cette côte étendue et éloignée, il serait sage de privilégier la prudence et de prendre des mesures particulières afin de protéger ces eaux.

[*Traduction*]

Je vais maintenant parler du quatrième facteur qui explique que nous appuyions l'imposition d'un moratoire le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, soit les demandes des communautés autochtones côtières. Je sais que vous avez rencontré certaines d'entre elles.

Honorables sénateurs, je dois vous dire que je suis conscient que les communautés autochtones n'ont pas toutes la même opinion à ce sujet. Je sais notamment que deux communautés côtières, les Lax Kw'alaams et les Nisga'as, s'opposent au projet de loi C-48. De plus, je sais que vous entendrez des représentants d'Eagle Spirit et d'Aboriginal Equity Partners. Il est important que vous teniez compte de leur opinion, comme je l'ai fait, mais je dois souligner que ces deux groupes — Eagle Spirit et Aboriginal Equity Partners — représentent des intérêts privés et que je crois qu'ils ne tombent pas dans la même catégorie que les Premières Nations et les communautés autochtones de la côte. Ce ne sont pas les mêmes enjeux qui intéressent le secteur privé et les communautés, qui pourraient voir leur gagne-pain, leur culture et leur mode de vie menacés par un déversement de pétrole d'importance.

Face à ceux qui s'opposent au projet de loi C-48, il y a une coalition de toutes les autres communautés autochtones le long de la côte qui, en passant, représente la majorité de ces communautés : Haïda, Heiltsuk, Haisla, Metlakatla, Gitga'at, Kitasoo, Gitxaala et même les leaders héréditaires des Lax Kw'alaams, qui ont demandé de façon soutenue l'officialisation du moratoire. Pour eux, ce moratoire est essentiel à la protection de leur économie renouvelable et durable florissante fondée sur la pêche et l'aquaculture. De plus, l'eau est au cœur de leurs traditions culturelles et spirituelles. J'ai entendu leur appel et j'ai été touché par leur argumentaire passionné. Je vous invite à les écouter attentivement lorsqu'il viendront témoigner devant le comité, ce que vous aviez déjà l'intention de faire, j'en suis convaincu.

I also, incidentally, went to Bella Bella when the *Nathan E. Stewart* ran up on the rocks and 100,000 litres of diesel was spilled and saw the impact that had on the Heiltsuk. I can assure you that the impact was profound, and it would be very small compared to what could happen with a large tanker.

[Translation]

Senators, to summarize, I have presented four main factors that, when combined, help explain why our government is taking the step of formalizing a moratorium on tankers off the northern coast of British Columbia: a long-standing policy legacy of effectively banning such traffic; the unique environmental and ecological features of this coastline; the navigational hazards and challenges in responding to accidents in these waters; and, finally, the advocacy of coastal indigenous communities.

It is important to add that it is a combination of all these factors that explains our position. I hope this provides you with better insight into why we are taking these actions.

I would now be happy to answer any questions you may have.

[English]

**Senator Plett:** Chair, let me start off by making a brief comment. I am profoundly disappointed that an esteemed minister of the Crown, one that is probably one of the most highly respected ministers in the country and certainly one of the most well known, would start his comments with politicizing his reason for not being able to be here. There is no Conservative filibuster going on. The loyal official opposition is doing their duty in the other place. There has been over an hour of votes going on already. The Liberals have won every vote, with or without the minister in his seat. For him to have been here another 30 minutes would not have cost him one single vote in the other place, and I am offended that he would say he cannot be here for 90 minutes because the Conservatives prevent him from being here. The Conservatives want him here, as they want Wilson-Raybould at committee, the same way. He has admitted to an anti-oil policy here tonight in his opening comments. With that, let me go to my question.

Mr. Minister, your department has been quite forceful in underscoring the safety record of oil tankers off the West Coast and the more than adequate systems in place to prevent accidents. And yet, you are fearmongering and telling us that we will have oil spills. How can you be so confident of your ability to prevent spills and accidents in every other part of our nation's

En outre, je me suis rendu à Bella Bella lorsque le *Nathan E. Stewart* s'est échoué sur des rochers et que 100 000 litres de diesel ont été déversés et j'ai pu constater l'impact pour les Heiltsuk. Je peux vous dire que cet impact était majeur, même s'il s'agissait d'un incident mineur comparativement à ce qui arriverait dans le cas d'un grand pétrolier.

[Français]

Mesdames les sénatrices, messieurs les sénateurs, pour résumer, j'ai présenté les quatre principaux facteurs qui, lorsqu'ils sont combinés, aident à expliquer pourquoi notre gouvernement a décidé d'officialiser un moratoire sur les pétroliers le long de la côte nord de la Colombie-Britannique : une politique de longue date permettant l'interdiction efficace de ce type de circulation; les caractéristiques environnementales et écologiques uniques de ce littoral; les dangers et les défis liés à la navigation dans le cadre des interventions lors d'accidents dans ces eaux; et, enfin, la défense des collectivités autochtones côtières.

Il importe d'ajouter que c'est la combinaison de tous ces facteurs qui expliquent notre position. J'espère que ces précisions vous permettront de mieux comprendre pourquoi nous prenons ces mesures.

Je serai maintenant heureux de répondre à vos questions.

[Traduction]

**Le sénateur Plett :** Monsieur le président, permettez-moi de commencer par un bref commentaire. Je suis profondément déçu qu'un estimé ministre de la Couronne, un des plus respectés au pays et certainement l'un des plus connus, ait décidé de commencer son exposé en donnant des motifs politiques pour justifier son départ prématuré. Les conservateurs ne font pas d'obstruction systématique. La loyale opposition officielle fait son devoir à l'autre endroit. Les votes durent déjà depuis plus d'une heure. Les libéraux ont remporté chacun des votes, l'absence du ministre n'y change rien. S'il devait rester avec nous 30 minutes de plus, il n'y aurait aucune incidence sur les votes à l'autre endroit, et je m'offusque qu'il prétende que ce soient les conservateurs qui l'empêchent de rester ici pendant 90 minutes. Ce que veulent les conservateurs, c'est qu'il témoigne devant le comité, tout comme ils veulent que Mme Wilson-Raybould puisse le faire. Dans son exposé d'ouverture, le ministre a admis qu'il soutenait une politique anti-pétrole. Ce qui m'amène à ma question.

Monsieur le ministre, votre ministère s'est évertué à souligner le bilan de sécurité des pétroliers sur la côte Ouest et le caractère plus qu'adéquat des systèmes visant à prévenir les accidents. Malgré tout, vous essayez de nous faire peur en affirmant qu'il y aura des déversements de pétrole. Comment pouvez-vous être aussi confiant quant à votre capacité d'empêcher des

coast and yet suddenly have no confidence when it comes to B.C.'s north coast?

**Mr. Garneau:** Thank you, senator.

First of all, I'll correct you on a statement where you said we have an anti-oil policy in my government. We have very clearly stated that we favour the Line 3 pipeline and the Keystone XL pipeline. And I would think that you recognize that with the government's purchase of the TMX, that we also support the TMX. So for you to say that we have an anti-oil pipeline policy is clearly 100 per cent incorrect.

On the question of why we have put in place this moratorium, I explained as one of the reasons that the area of northern British Columbia where the moratorium would apply is very different from other areas that are far more populated and where infrastructure and resources to ensure a higher level of marine safety are in place. That's what differentiates the northern coast of British Columbia. It's very sparsely populated, has dangerous waters and does not have the same level of infrastructure in place that is required to ensure a high level of marine safety. So there is a marked difference between that and southern British Columbia, the St. Lawrence River and the East Coast, including the Bay of Fundy.

**Senator Plett:** Let me say that buying a pipeline and then mothballing it really doesn't give me a high level of confidence and doesn't do anything to the fact that the Liberal government has an anti-oil policy. Until that pipeline gets built, I think it's quite evident.

Mr. Minister, as you know — and you've already alluded to them in your opening comments and written them off because they possibly have some private interests — there are many Indigenous communities that are very concerned about the moratorium — indeed, a tanker ban — because it destroys significant opportunity for economic development. As you said, our next panel is going to be from the Aboriginal Equity Partners and the Indian Resource Council of Canada. I believe that their testimony here is as valuable as anyone's. Are you, minister, at all bothered by the devastating implications that this tanker ban will have on the hopes and aspirations of many Indigenous communities and thousands and thousands of Indigenous people, and what do you have to say to them?

**Mr. Garneau:** Thank you for your comment.

Again, I'll correct you on your term "mothballing the pipeline." We are in the process of responding to the Federal Court of Appeals' two statements that put a halt to the

déversements et des accidents sur l'ensemble du littoral canadien et avoir soudainement aussi peu de confiance lorsqu'il est question de la côte nord de la Colombie-Britannique?

**M. Garneau :** Merci, sénateur.

Je vais d'abord corriger votre affirmation voulant que les politiques du gouvernement soient anti-pétrole. Nous avons dit très clairement que nous sommes favorables au projet de la canalisation 3 et au projet d'oléoduc Keystone XL. De plus, étant donné que le gouvernement a acheté l'oléoduc Trans Mountain, je m'attendrais à ce que vous reconnaissez que le gouvernement appuie également le projet d'expansion de cet oléoduc. Vous avez donc complètement tort de dire que nos politiques sont contre le pétrole et les oléoducs.

Pour ce qui est de votre question sur la raison derrière ce moratoire, j'ai expliqué que l'une des raisons est que la zone du Nord de la Colombie-Britannique qui serait visée par le moratoire est très différente des autres zones beaucoup plus peuplées où des infrastructures et des ressources sont déjà en place pour assurer un niveau élevé de sécurité maritime. C'est ce qui distingue la côte nord de la Colombie-Britannique. Dans cette région peu peuplée, les eaux sont dangereuses et on ne dispose pas des mêmes infrastructures essentielles pour assurer un niveau élevé de sécurité maritime. La situation de cette région est donc très différente de celle du Sud de la Colombie-Britannique, du fleuve Saint-Laurent et de la côte Est, y compris la baie de Fundy.

**Le sénateur Plett :** Je dirais qu'acheter un oléoduc pour ensuite le mettre de côté est loin de me rassurer et ne change rien au fait que les politiques du gouvernement sont anti-pétrole. Tant que ce projet d'oléoduc n'ira pas de l'avant, je crois que cela demeurera une évidence.

Monsieur le ministre, comme vous le savez, nombre de communautés autochtones — dont vous avez déjà minimisé la position dans votre déclaration préliminaire en prétextant que ces gens peuvent être motivés par des intérêts privés — sont très préoccupées par le moratoire — ou plutôt l'interdiction — visant les pétroliers, car cela anéantit d'importantes perspectives de développement économique. Comme vous l'avez dit, le prochain groupe de témoins sera composé de membres d'Aboriginal Equity Partners et du Conseil des ressources indiennes du Canada. Je crois que leur témoignage a autant de valeur que les autres. Monsieur le ministre, êtes-vous le moins inquiet des effets dévastateurs que cette interdiction visant les pétroliers aura sur les espoirs et les aspirations de nombreuses communautés autochtones et de milliers d'Autochtones? Qu'avez-vous à leur répondre?

**M. Garneau :** Merci de vos observations.

Encore une fois, je me permets de corriger votre affirmation voulant que nous mettions de côté l'oléoduc. Nous nous préparons à répondre aux deux affirmations de la Cour d'appel

development. We are working very hard to try to satisfy the concerns expressed, with the full intention of moving forward, if we can satisfy those. I just wanted to make that correction.

I'm very sensitive to the desires of communities along the coast there to develop economic opportunities. Let me point out that the tanker ban applies to crude oil and persistent oils. That is a defined category. The reason we chose it and there is an international standard for it is because they are known as persisting and taking a long time to disappear from the environment.

However, we have lots of opportunities. The LNG capability that will be developed at Kitimat is a world-class, \$40-billion system, and we are very open to non-persistent oils, if they are refined for subsequent transportation. That includes naphtha, kerosene, gasoline, propane and LNG. There are many economic opportunities. Our ban applies to persistent oils, and they're defined in the schedule.

[*Translation*]

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you for being here, Minister.

Since the beginning of our study, we have heard a few witnesses talk about the possibility of a corridor. Of course, that is a difficult issue presented by the bill, as it prevents anyone who wants to economically profit from a potential pipeline from being able to do so.

Would the idea of a clearly defined corridor, outside the most problematic area you are talking about that is hard to navigate, be a possible compromise, given that there is a great divide among Aboriginal communities?

You are right, the majority of Aboriginal communities support the moratorium, but there is much more divisiveness among inland communities.

**Mr. Garneau:** Thank you for your question.

That issue has been raised many times over several years. The problem is that it would no longer be a moratorium that would apply to the entire northern coast of British Columbia and that, even within a corridor, there is still a risk. This would mean an exception would be made that would truly preclude the idea of a moratorium for that entire region.

fédérale qui ont freiné le projet. Nous travaillons très fort pour tenter de répondre de façon satisfaisante aux préoccupations soulevées, et nous sommes fermement résolus à aller de l'avant si nous pouvons trouver une solution. Je tenais simplement à apporter cette correction.

Je suis très sensible aux aspirations des collectivités côtières en ce qui concerne les perspectives de développement économique. J'aimerais souligner que l'interdiction s'applique aux pétroliers qui transportent du pétrole brut et des hydrocarbures persistants. C'est une catégorie précise. Nous avons décidé de cibler cette catégorie — il y a d'ailleurs des normes internationales à cet égard — parce qu'on sait que ces hydrocarbures sont persistants et prennent beaucoup de temps à disparaître de l'environnement.

Cependant, les perspectives sont nombreuses. À Kitimat, un projet de 40 milliards permettra de développer les capacités du secteur du gaz naturel liquéfié et d'établir un réseau de calibre mondial. De plus, nous sommes très ouverts à l'exploitation des hydrocarbures non persistants s'ils sont raffinés avant le transport. Cela comprend le naphte, le kérosène, l'essence, le propane et le gaz naturel liquéfié. Les débouchés économiques sont nombreux. L'interdiction vise les hydrocarbures persistants, et cette catégorie est définie à l'annexe.

[*Français*]

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Merci d'être ici, monsieur le ministre.

Depuis le début de nos audiences, nous avons entendu quelques témoins nous parler de la possibilité d'un corridor. Évidemment, c'est une question difficile que pose le projet de loi, parce qu'il empêche tous ceux qui veulent profiter économiquement d'un gazoduc potentiel de pouvoir le faire.

Est-ce que l'idée d'un corridor bien balisé, en dehors de la zone la plus difficile dont vous parlez et qui est assez difficilement navigable, serait un compromis possible, étant donné une qu'il y a une assez grande division entre les communautés autochtones?

Vous avez raison, la majorité des communautés autochtones appuient le moratoire, mais, pour ce qui est des communautés à l'intérieur des terres, c'est beaucoup plus divisé.

**M. Garneau :** Merci de votre question.

Cette question a été soulevée à plusieurs reprises et depuis plusieurs années. Le problème, c'est qu'il ne s'agirait plus d'un moratoire qui s'applique sur la totalité de la côte nord de la Colombie-Britannique et que, même dans un corridor, il y a tout de même un risque. Cela signifierait de faire une exception qui invaliderait réellement l'idée d'un moratoire pour toute cette région.

I can definitely tell you that it would not be well received by coastal Aboriginal communities, which would see it as a real risk to their life.

Let me repeat this. When I went to see the people from Bella Bella, where the small vessel *Nathan Stuart* crashed with its 100,000 litres of oil, we visited all the parts of the sea they depended on for herring, clams and so on. Those communities live off fish.

**Senator Miville-Dechêne:** Of course.

**Mr. Garneau:** First, they were emotionally disturbed by what had happened, and it was very serious.

Yesterday, I talked to people from the Heiltsuk First Nation who were here — I think they appeared before you — and they are still affected. In addition, the clam beds have not all returned to their pre-incident condition.

That is why this is a serious risk. The use of a corridor may appear to be a solution, but if an oil tanker or a vessel was damaged, everything I mentioned to you would be affected.

**Senator Miville-Dechêne:** I would still like to put a supplementary question to you. With that corridor, what is currently lacking in northern British Columbia could be implemented. I am talking about an entire oversight system that is much more targeted, with ships that would be on site in case of a spill, so that it could be contained very quickly.

If those two things were implemented at the same time — a corridor in addition to a protection area around that corridor — wouldn't that be a potential compromise?

**Mr. Garneau:** As I mentioned, I think that the risk would still be high if a corridor was created. As I said when I talked about the first of the four factors, if we created a corridor, that would considerably reduce the strength of the exclusion zone. That's because Canada got the United States to respect that exclusion zone in 1985, and the United States could easily respond by asking us why they should respect the exclusion zone when we are allowing oil tanker traffic in our own zone.

I would add that this is voluntary. I prefer using our resources, which are not unlimited, for the already substantial vessel traffic along British Columbia's northern coast to supply small communities. Those vessels transport up to 12,500 tonnes of diesel fuel and petroleum products.

That already requires a considerable effort to ensure proper operation. Adding other resources for a corridor, along with all

Je peux certainement vous dire que cela ne serait pas bien reçu par les communautés autochtones de la côte, qui verraient cela comme un risque réel pour leur vie.

Laissez-moi le répéter. Lorsque je suis allé voir les gens de Bella Bella, là où le petit navire *Nathan Stuart* s'est enfoncé avec ses 100 000 litres de pétrole, j'ai visité avec eux tous les endroits de la mer dont ils dépendaient pour le hareng, les palourdes et ainsi de suite. Ces communautés vivent du poisson.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Bien sûr.

**M. Garneau :** D'abord, ils étaient émotionnellement perturbés par ce qui s'était produit, et de manière très sérieuse.

Hier, j'ai parlé avec des gens de la Première Nation Heiltsuk qui étaient ici — je pense qu'ils ont comparu devant vous —, et ils sont toujours affectés. Aussi, les lits de palourdes ne sont pas tous revenus au point où ils étaient avant cet incident.

C'est pourquoi il s'agit d'un risque sérieux. L'utilisation d'un corridor peut avoir l'air d'une solution, mais si un pétrolier ou un navire s'abîme, toutes les choses que je vous ai mentionnées seraient touchées.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** J'aimerais tout de même vous poser une question complémentaire. Avec ce corridor, on pourrait justement mettre en place ce que l'on n'a pas actuellement dans le Nord de la Colombie-Britannique, c'est-à-dire tout un système de surveillance beaucoup plus ciblée, avec des bateaux qui seraient sur place au cas où il y aurait un déversement, pour pouvoir le contenir très rapidement.

Si on faisait ces deux choses ensemble, un corridor en plus d'un front de protection autour de ce corridor, est-ce qu'il n'y aurait pas là un compromis possible?

**M. Garneau :** Comme je l'ai mentionné, je crois que le risque est quand même élevé si l'on crée un corridor. Comme je l'ai mentionné lorsque j'ai parlé du premier des quatre facteurs, si nous créons un corridor, cela diminue considérablement la force de la zone d'exclusion, parce que le Canada s'est vu reconnaître le respect de cette zone d'exclusion par les États-Unis depuis 1985, et que les États-Unis pourraient facilement nous demander en retour pourquoi ils devraient respecter la zone d'exclusion quand nous laissons passer des pétroliers dans notre propre zone.

J'ajoute que c'est volontaire. Je préfère que l'on utilise nos ressources, qui ne sont pas illimitées, pour le trafic quand même déjà considérable des navires qui sillonnent la côte nord de la Colombie-Britannique, afin de ravitailler les petites communautés, et qui transportent jusqu'à 12 500 tonnes de diesel et de produits pétroliers.

C'est déjà un effort considérable en vue de s'assurer que cela fonctionne bien. Ajouter d'autres ressources pour un corridor,

the other reasons why that is not the best thing to do — I think it would be really difficult to make that kind of a compromise.

[English]

**Senator Simons:** Thank you, Mr. Minister, for taking the opportunity to come to speak with us this evening.

I want to follow up on what my colleague Senator Miville-Dechêne was asking you. As I'm looking at the map, I understand perfectly well why we would want to keep tanker traffic from transiting through the Hecate Strait, but when we look north to where the Nisga'a territory is, we're outside of the strait. I'm not a mariner, but I'm wondering if there is any potential for more safe shipping if the exclusion zone started just south of Prince Rupert. Is there an opportunity for shipping from that area in a way that would be less deleterious if there were an accident?

I'm mindful of the fact that the spills that have happened there with the *Nathan Stewart* and the *Bell of the North* involved more volatile organic fuels such as diesel. We aren't banning diesel and gasoline, which are arguably as big a risk in their own way, and a bigger risk than dil bit. Those pipelines will be carrying dil bit and not crude.

Is there not some path to compromise that allows Alberta to get its dil bit to market without putting the very vulnerable areas in the Hecate Strait at risk?

**Mr. Garneau:** The use of the Portland Canal and the Dixon Entrance, which is what you're suggesting, still represents a risk. I'm not sure I agree with your assessment that dil bit is less of a risk than gasoline.

**Senator Simons:** We had some scientists testifying yesterday from —

**Mr. Garneau:** Perhaps in terms of recovery, but in terms of the fact that those are based on how quickly you can get to the product. That's a critical part of the equation. If there is a spill, one of the most important factors is how quickly you can begin that recovery process. If you exceed a certain amount of time before you can get the resources there, then the persistence effect of the dil bit not recovered is a very serious matter.

**Senator Simons:** It seems to me we've set up a situation here where we'll still be allowing the transport of the lighter, more volatile fuels.

**Mr. Garneau:** Yes, because they're less persistent.

**Senator Simons:** But if we had a corridor, as Senator Miville-Dechêne suggested, you could have the resources to have a better recovery team. You could make industry pay for it, and pay for it handsomely, and that would be able to fund a greater safety response for that entire area, hypothetically.

avec toutes les autres raisons pour lesquelles ce n'est pas la meilleure chose à faire... Je crois qu'il serait vraiment difficile de faire ce genre de compromis.

[Traduction]

**La sénatrice Simons :** Merci, monsieur le ministre, de saisir l'occasion de venir nous parler ce soir.

J'aimerais revenir sur la question que ma collègue, la sénatrice Miville-Dechêne, vous a posée. Quand j'examine la carte, je comprends parfaitement pourquoi on devrait empêcher les pétroliers de transiter par le détroit d'Hécate. Or, la zone plus au nord, là où se trouve le territoire de la nation nisga'a, ne fait pas partie du détroit. Je ne suis pas navigatrice, mais je me demande si le transport pourrait se faire de façon sécuritaire si la zone d'exclusion commençait juste au sud de Prince Rupert. Le transport pourrait-il se faire à cet endroit de manière à atténuer les conséquences d'un éventuel accident?

Je sais que le *Nathan Stewart* et le *Bell of the North* ont déversé des hydrocarbures plus volatils comme du diesel. L'interdiction ne vise pas le diesel et l'essence, qui présentent sans doute des risques tout aussi graves, voire plus graves que le bitume dilué. Ces oléoducs transporteront du bitume dilué et non du pétrole brut.

N'est-il pas possible d'en arriver à un compromis pour que l'Alberta puisse acheminer son bitume dilué vers les marchés sans menacer les zones très vulnérables du détroit d'Hécate?

**M. Garneau :** Passer par le canal Portland et l'entrée Dixon, comme vous le suggérez, présente aussi des risques. Je ne suis pas sûr de partager votre avis lorsque vous dites que le bitume dilué présente moins de risques que l'essence.

**La sénatrice Simons :** Hier, nous avons entendu des scientifiques de...

**M. Garneau :** C'est peut-être le cas pour ce qui est de la récupération du produit, mais cela dépend de la rapidité de l'intervention. C'est un facteur essentiel. En cas de déversement, l'un des facteurs les plus importants est la rapidité à laquelle on peut entamer le processus de récupération. Passé un certain délai, le bitume dilué qui n'est pas récupéré peut avoir de très graves effets à cause de sa persistance.

**La sénatrice Simons :** Il me semble qu'on s'organise pour autoriser quand même le transport de combustibles plus légers et plus volatils.

**M. Garneau :** Oui, parce qu'ils sont moins persistants.

**La sénatrice Simons :** Cependant, si on établissait un corridor, comme l'a suggéré la sénatrice Miville-Dechêne, on pourrait prévoir les ressources nécessaires pour mettre sur pied une meilleure équipe de récupération. On pourrait demander à l'industrie de financer généreusement cette initiative, ce qui

**Mr. Garneau:** As I said, and I don't want to repeat myself, I believe that if you begin to introduce the notion of a corridor, then you no longer have a moratorium for the area that we are talking about. For the reasons I have outlined, in case a spill does occur, there are, in my opinion — and the *Exxon Valdez* is certainly an example — some catastrophic examples such that we do not believe we should take that risk. Remember that it is our hope that we will get dil bit to the coast through the TMX.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** Welcome, Minister. My first comment, as I myself worked for 20 years at the Department of the Environment and Wildlife, is that your document is at the level of a master's thesis. I think it could apply to a number of provinces and territories, simply in terms of biology. Elsewhere in Canada, a balance has successfully been struck between the environment and the economy, and that has always been your government's rhetoric.

With the exclusion of Vancouver Island, the door is being closed to any kind of development over nearly 90 per cent of the coast. What is worse, pipeline projects will be concentrated in the Vancouver Bay, given the lack of opportunities on the West Coast.

Has your government looked into the economic impact of that decision?

I am not talking about the moratorium, as I consider that to be a false term. We should be talking about a prohibition, a prohibition proposal, and not a moratorium. That sends the wrong message in the minds of our producers. I don't know if that was done on purpose, but we should rather be talking about prohibition legislation.

Has the government calculated the cost-benefit ratio of that decision? How much will a complete closure of the West Coast to any kind of oil development cost Canadians?

**Mr. Garneau:** Thank you, Senator Boisvenu. First, regarding the term "moratorium", yes it is in fact a prohibition, but that word is used because amendments are possible, namely for products in the prohibition zone. If science allowed it or new products were developed, they may potentially be used or transported by oil tanker.

**Senator Boisvenu:** My fundamental question, Minister, is: How much will that prohibition cost Canadians?

permettrait probablement d'améliorer les mesures d'intervention dans toute cette zone.

**M. Garneau :** Au risque de me répéter, je répondrai que, comme je l'ai déjà dit, dès qu'on introduit la notion de corridor, on ne parle plus d'imposer un moratoire dans la zone en question. Pour les raisons que j'ai soulignées, notamment le fait qu'il y a eu des incidents catastrophiques — on peut certainement inclure la catastrophe de l'*Exxon Valdez* —, nous croyons qu'on ne devrait pas prendre un tel risque. N'oubliez pas que nous espérons que le bitume dilué pourra être transporté vers la côte grâce au projet d'expansion de l'oléoduc Trans Mountain.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Bienvenue, monsieur le ministre. Mon premier commentaire, puisque j'ai moi-même œuvré pendant 20 ans au ministère de l'Environnement et de la Faune, serait celui-ci : votre document est à la hauteur d'une maîtrise universitaire. Je crois qu'il pourrait s'appliquer à plusieurs provinces et territoires, simplement sur le plan biologique. Ailleurs au Canada, on a réussi à trouver un équilibre entre l'environnement et l'économie, et cela a toujours été le discours de votre gouvernement également.

Si on exclut l'île de Vancouver, on ferme la porte à toute forme d'exploitation sur près de 90 p. 100 de la côte. Pire, on va concentrer les projets d'oléoducs dans la baie de Vancouver, faute de débouchés sur la côte Ouest.

Votre gouvernement a-t-il étudié l'impact économique de cette décision?

Je ne parle pas de moratoire, parce que je considère que c'est un faux mot; on devrait parler d'interdiction, d'un projet d'interdiction, et non d'un moratoire. Cela envoie un mauvais message dans l'esprit de nos producteurs. Je ne sais pas si on l'a fait volontairement, mais nous devrions plutôt parler d'une loi sur l'interdiction.

Le gouvernement a-t-il effectué le calcul coût-bénéfice de cette décision? Combien le fait de fermer complètement la côte Ouest à toute forme d'exploitation de pétrole coûtera-t-il au Canadiens?

**M. Garneau :** Merci, sénateur Boisvenu. Tout d'abord, concernant le terme « moratoire », oui, effectivement, il s'agit d'une interdiction, mais on utilise ce mot parce que des modifications sont possibles, notamment pour les produits dans la zone d'interdiction. Si la science le permet ou si on développe de nouveaux produits, il est possible que ces derniers puissent être utilisés ou transportés par pétrolier.

**Le sénateur Boisvenu :** Ma question fondamentale, monsieur le ministre, est la suivante : combien cette interdiction coûtera-t-elle aux Canadiens?

**Mr. Garneau:** It will not cost anything because, as you know, major productions will occur in Kitimat, and any products that are not on the list can be refined on the ground and then transported. We have been very clear. There are all kinds of possibilities and potential. We simply said that we were prohibiting the transportation of certain products — persistent oils.

**Senator Boisvenu:** But whose production is mainly located in Alberta.

**Mr. Garneau:** Through the refining process, those products' composition is modified.

**Senator Boisvenu:** You are still prohibiting that province from using other means of transportation.

**Mr. Garneau:** Our government has approved Line 3. We have long been in agreement with the Keystone XL project, and we would like to be able to transport diluted bitumen using the TMX pipeline, if the requirements can be met.

**Senator Boisvenu:** The number of cars on railways will double within five years to transport oil, if it is not transported by pipeline, in particular because the Energy East project has not materialized. So you have created insecurity in municipalities; have you calculated that social cost?

**Mr. Garneau:** I agree with you that it is safer to transport oil by pipeline, and that is why we have approved Enbridge's Line 3.

**Senator Boisvenu:** But you are excluding the Energy East pipeline.

**Mr. Garneau:** It was not us who excluded it. I'm sorry, but we want to increase the capacity, as we know very well how important that sector is in the West. It is a very strong economic sector.

[English]

May I add, since I provoked some laughter, that I know the oil sector in the West, because I was on the board of the directors of an oil sands company for two years. I know the sector, Senator Plett, in case you think I don't know it.

**Senator Plett:** I have no doubt that you know it. I wasn't the one asking you the question, but I have no doubt you know it, and I know that you have a no oil policy in your government.

**Mr. Garneau:** I beg to differ.

**M. Garneau :** Cela ne coûtera rien, parce que, comme vous le savez, ce sont des productions majeures qui se feront à Kitimat, et tous les produits qui ne sont pas sur la liste peuvent être raffinés sur terre et ensuite transportés. Nous avons été très clairs. Il y a toutes sortes de possibilités et de potentiel. Nous avons simplement dit qu'on interdisait le transport de certains produits, soit les huiles persistantes.

**Le sénateur Boisvenu :** Mais dont la production se trouve surtout en Alberta.

**M. Garneau :** Si on fait du raffinage, cela modifie la composition de ces produits.

**Le sénateur Boisvenu :** Vous condamnez quand même cette province à utiliser d'autres moyens de transport.

**M. Garneau :** Notre gouvernement a approuvé la ligne n° 3. Nous sommes d'accord depuis très longtemps avec le projet Keystone XL, et on voudrait pouvoir transporter du bitume dilué par l'intermédiaire de l'oléoduc TMX, si on peut satisfaire aux exigences.

**Le sénateur Boisvenu :** Le nombre de wagons sur les chemins de fer va doubler d'ici cinq ans pour transporter du pétrole, à défaut de le transporter par oléoducs, notamment parce que le projet Énergie Est ne s'est pas concrétisé. Vous avez ainsi créé de l'insécurité dans les municipalités; avez-vous calculé ce coût social?

**M. Garneau :** Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il est plus sûr de transporter du pétrole par oléoduc, et c'est pourquoi nous avons approuvé la ligne n° 3 de Enbridge.

**Le sénateur Boisvenu :** Mais vous excluez l'oléoduc Énergie Est.

**M. Garneau :** Ce n'est pas nous qui l'avons exclu. Je m'excuse, mais nous voulons augmenter la capacité, parce que nous reconnaissons très bien l'importance de ce secteur dans l'Ouest. C'est un secteur économique très fort.

[Traduction]

Puisque j'ai provoqué quelques rires, je me permets d'ajouter que je connais le secteur pétrolier de l'Ouest, puisque j'ai fait partie du conseil d'administration d'une société d'exploitation des sables bitumineux pendant deux ans. Au cas où vous en douteriez, sénateur Plett, je vous signale que je connais le secteur.

**Le sénateur Plett :** Je n'ai aucun doute que vous le connaissez. Ce n'est pas moi qui ai posé la question, mais je n'en doute pas, et je sais que les politiques du gouvernement sont anti-pétrole.

**M. Garneau :** Je ne partage pas cet avis.

**Senator MacDonald:** Thank you, minister. Sorry to take away from all the fun in the house.

**Mr. Garneau:** Well, I have to spend some time with my colleagues. I can't let them do all the work.

**Senator MacDonald:** I understand.

You talked about risk. Risk is a reasonable thing to talk about. We don't have to talk to you about risk. They shot you into outer space. That's risky. But you're taught how to manage risk. You deal with managing risk. You manage risks all the time.

I have a table here that was put together by the Department of Fisheries and Environment and Climate Change Canada. It has four methods of ranking port route alternatives for the West Coast for the managing of oil product and heavy oil. Numbers one and two on this list — and there are four different indices — rank of average of risk indices, rank of sum of risk, rank of worst risk. The two top ports on the West Coast of Canada for the export of oil in terms of the management of that oil and risk are Port Simpson and Digby Island by Prince Rupert. Those are the top two.

The bottom two are in the Lower Mainland. In fact, where the TMX pipeline is located is at the very bottom. You're proposing, ostensibly, to double that line and purchase the line there. If you're concerned about risk, why would you double a line to the riskiest part of the West Coast and block development in the safest part of the West Coast?

**Mr. Garneau:** Thank you for your question. It makes me want to come back and spend some time talking about the Oceans Protection Plan, because we have made a major investment in the Oceans Protection Plan. A great deal of that is concentrated in and around the busiest port in Canada, certainly, in a very important way — it's not the only place — but the Port of Vancouver. We realize that it carries a great deal of marine commerce.

Risk assessment and risk management are interesting points. Yes, I took some risks when I strapped myself in, but I was only talking about myself. Here, we're talking about the lives of thousands of people who do not want to live with the possibility that an oil spill could occur that would devastate their lives, not only physically but emotionally. They have been there for millennia. They have lived along the coast, and they depend on that coast.

When there are alternatives, we should look at alternatives. There are alternatives for getting our oil to markets, and there are ways of taking economic opportunities and turning them into a

**Le sénateur MacDonald :** Merci, monsieur le ministre. Nous sommes désolés de vous priver du plaisir d'être à la Chambre.

**M. Garneau :** Eh bien, je dois passer du temps avec mes collègues. Je ne peux pas les laisser faire tout le travail.

**Le sénateur MacDonald :** Je comprends.

Vous avez parlé des risques. Il est raisonnable d'en discuter. Nous n'avons pas de leçons à vous donner à ce sujet, puisqu'on vous a envoyé dans l'espace. Voilà qui est risqué. On peut cependant apprendre à gérer les risques. La gestion des risques fait partie de vos responsabilités. Vous gérez des risques constamment.

Le ministère des Pêches et des Océans et le ministère de l'Environnement et du Changement climatique ont créé un groupe qui a classé les ports de rechange pour le transport de produits pétroliers et de pétrole lourd sur la côte Ouest selon quatre facteurs. Selon ce classement, basé sur la somme des risques les plus graves, deux endroits sont considérés comme les plus sûrs. Sur la côte Ouest du Canada, les deux endroits les plus sûrs pour l'exportation de pétrole et la gestion du pétrole et des risques sont le port Simpson et l'île Digby, près de Prince Rupert. Ce sont les deux meilleurs endroits.

Les deux pires endroits sont dans le bas Fraser. D'ailleurs, l'endroit où passe l'oléoduc Trans Mountain figure tout au bas de liste. Or, ce que vous proposez, avec insistance, c'est de doubler la capacité de cette canalisation et de l'acheter. Si vous êtes préoccupé par les risques, alors pourquoi voulez-vous doubler la capacité d'une canalisation à l'endroit le plus risqué de la côte Ouest et bloquer le développement dans l'endroit le plus sûr de la région?

**M. Garneau :** Merci de votre question. Cela me donne le goût de revenir pour prendre le temps de vous parler du Plan de protection des océans, car nous avons énormément investi dans ce plan. Une bonne partie des mesures de ce plan se concentrent sur la région où se trouve le port le plus achalandé du pays, soit le port de Vancouver. Ce n'est pas le seul endroit visé, mais il est ciblé en grande partie. Nous sommes conscients que le commerce maritime y est très important.

L'évaluation et la gestion des risques sont des questions intéressantes. Il est vrai que je prenais des risques lorsque j'étais en mission spatiale, mais cela ne concernait que moi. Dans le cas qui nous occupe, on parle de milliers de personnes qui ne veulent pas vivre avec le risque d'un déversement d'hydrocarbures qui aurait des effets dévastateurs sur leur vie, tant sur le plan physique que sur le plan émotionnel. Ils sont là depuis des millénaires. Ils vivent le long de la côte et sont tributaires de ce qu'elle a à offrir.

Lorsqu'il existe d'autres solutions, il faut les prendre en considération. Il y a d'autres moyens d'acheminer le pétrole canadien jusqu'aux marchés. On peut considérer les perspectives

positive, like the LNG in Kitimat or other non-persistent oils that can be taken out. We want to grow the port at Prince Rupert. We want to grow certain ports for certain products, but we do not want to take that risk to the lives of people who have been there for thousands of years before we were there and have spoken out strongly about it and who represent a majority of the people who live along that coast. I hope you understand that and realize that it's not trying to close down the possibility of us exporting oil from this country. We realize it's an important market. That is why we support the Line 3 Enbridge line, the Keystone XL — and we are hoping we can get that moving in the United States because it's all cleared in Canada — and the TMX, which, at the moment, we are busy satisfying the concerns of the Federal Court of Appeal. It's not one or the other; it's actually both.

**Senator MacDonald:** When it comes to risk, your own officials have told us the least risky ports.

**Mr. Garneau:** The Oceans Protection Plan is a big game changer here.

**Senator MacDonald:** You mentioned supporting pipelines, and I notice you didn't include Energy East in that. Because the government imposed downstream and upstream emissions on that pipeline and killed it. We know that.

**Mr. Garneau:** I have a different interpretation as to why it was killed.

**Senator MacDonald:** We know what was done.

In terms of handling volumes of crude, you mentioned the Atlantic coast. The Atlantic coast handles 283 million metric tonnes of heavy oil. Some of this is exported from Newfoundland and off the coast, but most of it is consumed in the interior. Most of it goes to feed refineries in Quebec and New Brunswick, but mostly in Quebec. It all goes through Nova Scotia's water. You can't get crude to New Brunswick or Quebec without going through Nova Scotia's water. We take all that risk. We get no benefit whatsoever from that risk. However, we are good Canadians. We understand we have to play our part. This is imported oil that Canadians have to pay for, hundreds of millions of dollars a year for this oil. Yet when it comes to exporting our own product to create revenue in this country, we are blocking the best route west.

économiques pour en faire quelque chose de positif; pensons par exemple au gaz naturel liquéfié, à Kitimat, ou à d'autres hydrocarbures non persistants, qui sont récupérables. Nous voulons élargir le port de Prince Rupert. Nous voulons faire prendre de l'expansion à certains ports relativement à certains produits, mais nous refusons de mettre en péril la vie de personnes qui étaient là des milliers d'années avant nous, qui se sont exprimées haut et fort et qui forment la majorité de la population côtière. J'espère que vous comprenez qu'il ne s'agit pas de tirer un trait sur l'exportation du pétrole canadien. Nous savons que c'est un marché majeur. C'est pourquoi nous sommes pour la canalisation 3 d'Enbridge, le pipeline Keystone XL — nous espérons d'ailleurs pouvoir faire débloquer le dossier aux États-Unis, car tout est beau au Canada — et l'oléoduc TMX, pour lequel nous nous affairons actuellement à régler les problèmes soulevés par la Cour d'appel fédérale. Ce n'est pas l'un ou l'autre, mais bien les deux.

**Le sénateur MacDonald :** Sur le plan des risques, les fonctionnaires de votre propre ministère nous ont dit quels sont les ports qui en présentent le moins.

**M. Garneau :** Le Plan de protection des océans changera complètement la donne.

**Le sénateur MacDonald :** Vous avez dit être favorable aux pipelines, mais je constate que c'est à l'exclusion d'Énergie Est, car le gouvernement a soumis ce pipeline à des critères d'émission en amont et en aval, faisant ainsi échouer le projet. C'est connu.

**M. Garneau :** Je n'ai pas la même perception des faits qui ont mené à l'échec du projet.

**Le sénateur MacDonald :** Nous connaissons le résultat.

En ce qui concerne les volumes de pétrole brut qui sont acheminés, vous avez parlé de la côte atlantique. Deux cent quatre-vingt-trois millions de tonnes métriques de pétrole lourd passent par la côte atlantique. Il y en a une partie qui est exportée à partir de Terre-Neuve et d'ailleurs, mais ce pétrole est essentiellement destiné au marché intérieur. Il finit majoritairement dans les raffineries du Québec et du Nouveau-Brunswick, mais surtout du Québec. Tout transite par les eaux néo-écossaises. On ne peut pas acheminer de pétrole brut jusqu'au Nouveau-Brunswick ou au Québec sans le faire passer par les eaux néo-écossaises. Nous prenons les risques sans en tirer le moindre avantage. C'est parce que nous sommes de bons Canadiens. Nous savons que nous devons faire notre part. On parle de pétrole importé que les Canadiens doivent payer, à raison de centaines de millions de dollars par année. Pourtant, lorsqu'il s'agit d'exporter notre propre produit afin de générer des recettes au pays, on fait obstacle au meilleur moyen de l'envoyer vers l'Ouest.

Why is it okay for Nova Scotia to take all kinds of risks to feed refineries in Quebec and New Brunswick and we get nothing, yet when it comes to a line that will go to B.C., to Prince Rupert, in which they will get benefit, and all First Nations, all 35 of them on the inland — and I respect all their opinions, but I think the opinion of inland natives are just as important as opinions of natives on the coast. They want to live too. They want to make a living and they want to help contribute to the country. Why is it so easy to let Nova Scotia take all that risk and not ask one of the wealthiest provinces in this country to take a bit of risk themselves?

**Mr. Garneau:** I explained in one of the four reasons, there are certain industries and facilities that have been long established and there is infrastructure that has been in place for many decades. The Oceans Protection Plan will also be focused on that as well, on the East Coast and on the St. Lawrence. Here, we are talking about where we haven't developed it for persistent oils, and we want to make sure that we don't take that risk because we don't need to take that risk.

**Senator MacDonald:** Put infrastructure —

**Mr. Garneau:** Senator, as you know, we are already massively investing. One and a half billion dollars is already a major investment that the Government of Canada is doing. There is a requirement to do things in a reasoned, intelligent and logical fashion. We are focused on the infrastructure that is around the busiest ports and the most established marine trade routes.

[Translation]

**Senator Galvez:** Thank you very much for joining us today to answer our questions, Minister. We have heard from a number of witnesses. One of the things we have heard is that, for example, a moratorium or a traffic restriction does not exist anywhere else in the world. I have put the question to the people from the Library of Parliament, and I was told that it does exist in the United States, in Puget Sound and in the Olympic Coast National Marine Sanctuary. There is also a moratorium in the Strait of Bonifacio and in the Turkish Straits.

[English]

I realize this is not only us doing things and protecting. It's done elsewhere in the world. I want you to answer a question that, unfortunately, the chair yesterday didn't allow the Coast Guard to answer. My question was the following: Is there, to your knowledge and in your experience, a medium, large or even a small oil spill where the response came before salvaging

Pourquoi est-il acceptable que la Nouvelle-Écosse prenne toutes sortes de risques pour alimenter les raffineries du Québec et du Nouveau-Brunswick sans rien avoir en retour, alors que lorsqu'il est question d'une canalisation qui ira jusqu'en Colombie-Britannique, jusqu'à Prince Rupert, et qui engendrera des retombées là-bas, y compris pour toutes les Premières Nations, les 35 Premières Nations de l'arrière-pays... Je respecte toutes les opinions des Premières Nations, sauf que, pour moi, les opinions des Autochtones de l'arrière-pays ont autant de poids que celles des Autochtones des régions côtières. Eux aussi veulent vivre. Ils veulent gagner leur vie et apporter leur pierre à l'édifice du pays. Pourquoi est-ce si facile de laisser la Nouvelle-Écosse prendre tous ces risques? Pourquoi ne pas demander à l'une des provinces les plus riches du pays d'assumer elle-même une partie des risques?

**M. Garneau :** Je l'ai expliqué dans l'une des quatre raisons. Certaines industries, certaines installations sont établies de longue date. Certaines infrastructures sont là depuis des décennies. Le Plan de protection des océans se concentrera également sur ce point, relativement à la côte Est et au Saint-Laurent. En l'occurrence, il est question d'endroits qui n'ont pas été développés en fonction des hydrocarbures persistants, alors nous entendons ne prendre aucun risque parce que ce n'est pas nécessaire.

**Le sénateur MacDonald :** Aménagez des infrastructures...

**M. Garneau :** Monsieur le sénateur, comme vous le savez, nous injectons déjà des sommes considérables. Le gouvernement du Canada a déjà investi un milliard et demi de dollars; ce n'est pas rien. Il faut faire les choses de façon réfléchie, sensée et logique. Nous nous concentrons sur les infrastructures aux abords des ports les plus achalandés et les routes commerciales maritimes les mieux établies.

[Français]

**La sénatrice Galvez :** Merci beaucoup, monsieur le ministre, d'être parmi nous aujourd'hui pour répondre à nos questions. Nous avons entendu plusieurs témoins. Parmi les choses que nous avons entendues, on nous a dit que, par exemple, un moratoire, une restriction de trafic, cela n'existe nulle part dans le monde. J'ai posé la question aux gens de la Bibliothèque du Parlement, et la réponse qui m'a été donnée est que cela existe aux États-Unis, dans le Puget Sound et dans le sanctuaire marin d'Olympic Coast et dans le détroit de Bonifacio et les détroits de la Turquie.

[Traduction]

Je sais que nous ne sommes pas les seuls à agir et à protéger le territoire. Il se fait la même chose ailleurs dans le monde. J'aimerais que vous répondiez à une question à laquelle, hier, le président n'a hélas pas laissé répondre le représentant de la Garde côtière : à votre connaissance et d'après votre expérience, s'est-il déjà produit un déversement de pétrole — moyen, grand

people or infrastructure and they managed to recuperate 100 per cent of the oil with zero impact on the environment?

**Mr. Garneau:** It's a complex question. Thank you for the question, senator.

There are places where there are moratoriums and there are places where we have exclusion zones, such as our own, which has been around for 34 years. I work very closely with the IMO, the International Maritime Organization. Everybody is becoming more conscious of the fact that we need to take care of our oceans. Believe me, for Canada, which is a trading nation and depends very much on maritime trade, we are very aware of that, and yet we want to increase our trade, but we know that we have to take increased measures.

The recovery of the oil process depends on a number of factors. You have had scientists come to talk to you. It depends on the nature of the oil, the temperature, the salinity, the sea state and the time it takes to get to it to be able to recover it. There have been cases where a very large proportion — I can't say 100 per cent — has been recovered. One of them was in fact a spill that occurred at the Westridge Marine Terminal, the Kinder Morgan terminal, because it was a pipeline break that went into Burrard Inlet. They were able to recover the vast majority of it, but that was a calm water situation. It depends on the factors that I mentioned to you. One of the factors that concerns us the most because of the environmental effects is the nature of that oil.

**Senator Galvez:** Yesterday we heard that during the *Nathan E. Stewart* incident, the Coast Guard was there immediately, but they didn't mention why they were there. I think the reason they can answer very fast is because their priority is saving people and saving infrastructure. The third priority is the environment. So the people that came to clean the environment took three days or whatever, a longer time. I understand that you have to have priority: the humans, the infrastructure, and then after, the environment.

**Mr. Garneau:** Yes. The Coast Guard is a very critical part of it. I notice there is Coast Guard presence here this evening. Another one is, in the case of the British Columbia coast, the Western Canada Marine Response team. That is actually funded by the tanker companies. They are also part of the response.

The other part, which we are currently creating now, will actually involve the coastal First Nations themselves because they have said, "This is our coast and we want to be part of it.

ou même petit — où on a été en mesure d'intervenir avant de sauver des gens ou des infrastructures et d'ainsi récupérer 100 p. 100 du pétrole sans qu'il y ait la moindre répercussion sur l'environnement?

**M. Garneau :** C'est une question complexe, et je vous en remercie, madame la sénatrice.

À certains endroits, il y a des moratoires, et à d'autres, il y a des zones d'exclusion, comme la nôtre, qui existe depuis 34 ans. Je collabore de très près avec l'Organisation maritime internationale. Tout le monde prend conscience de la nécessité de veiller sur les océans. Croyez-moi, au Canada, un pays commerçant qui dépend largement du commerce maritime, nous en sommes pleinement conscients. Pourtant, nous tenons à intensifier nos échanges commerciaux. Néanmoins, nous sommes conscients qu'il faut appliquer des mesures plus strictes.

Le processus de récupération des hydrocarbures dépend de divers facteurs. Des scientifiques sont venus témoigner ici. Il dépend de la nature de l'hydrocarbure en cause, de la température, de la salinité de l'eau, de l'état de la mer et du temps qu'il faut pour se rendre sur les lieux afin de procéder à la récupération. Il est arrivé qu'une très grande proportion — je n'irai pas jusqu'à dire 100 p. 100 — des hydrocarbures soit récupérée. Je pense en particulier au terminal maritime de Westridge, le terminal de Kinder Morgan, où une rupture de pipeline avait entraîné un déversement jusque dans la baie Burrard. L'entreprise a été en mesure de récupérer la vaste majorité du pétrole, mais elle évoluait en eaux calmes. Tout dépend des facteurs que je vous ai indiqués, et la nature de l'hydrocarbure en cause compte parmi ceux qui nous préoccupent le plus, du fait de ses répercussions pour l'environnement.

**La sénatrice Galvez :** Hier, on nous a expliqué que, lorsque le *Nathan E. Stewart* a fait naufrage, la Garde côtière s'est rendue sur les lieux sans attendre, sauf que personne n'a dit pourquoi elle y était. Je pense que si elle est en mesure d'intervenir très rapidement, c'est parce que leurs priorités sont de sauver les gens et de sauver les infrastructures. L'environnement passe après. Les personnes chargées de nettoyer le site ont donc mis trois jours à s'y rendre, ou je ne sais trop combien; plus longtemps, quoi. Je comprends qu'il faut définir un ordre de priorité : les humains, les infrastructures, puis, après, l'environnement.

**M. Garneau :** Oui. La Garde côtière joue un rôle absolument crucial. Je constate qu'elle est représentée ici ce soir. Il y a aussi, dans le cas de la côte de la Colombie-Britannique, la Western Canada Marine Response Corporation, qui est financée par les entreprises qui exploitent des pétroliers. Elles aussi jouent un rôle dans les interventions.

Il y a un autre acteur en jeu, et nous sommes en train de travailler là-dessus. Je parle des Premières Nations côtières elles-mêmes. Elles ont dit : « C'est notre côte, alors nous tenons à

We know these waters better than anyone,” which is true, “and we want to be able to respond.” Very often they are the first responders because they are there as opposed to, in the case of the other two organizations, having a little bit of transit time. It depends on where you put your resources.

We are actually going towards three levels of capability. That’s how important it is. It’s also at the insistence of the First Nations who are saying, “You need to involve us and provide us with some equipment because we are often the first on the spot.” They were in the case of the *Nathan E. Stewart*.

**Senator Galvez:** Thank you.

**Senator Dasko:** Thank you, minister, for being here today.

As an independent senator, I have observed that one of the things that we often try to do is to find compromises and ways to look at legislation such that there may be amendments to a bill or compromises that would make sense, of course, from a policy point of view.

**Mr. Garneau:** Right.

**Senator Dasko:** However, with Bill C-48, with the corridor option, some of us saw it as a possible way to deal with this issue. If the corridor is not viable, then that means it’s really thumbs up or thumbs down to the bill.

**Mr. Garneau:** It’s binary in nature.

**Senator Dasko:** This or that, so we have to say yes or no. That makes it particularly difficult for some of us to deal with.

My question is just a bit of a follow up to Senator Galvez. She asked the question I was more or less going to ask. Yesterday we had the Coast Guard people here. It seems to me that the technology for cleanup has developed quite considerably. With enough resources devoted to it in the right places, that is toward the northern coast, with that technology, do we really need the bill if we actually would have the capacity and resources to deal with the spills that exist?

I just have one other very small question. What is the position of the British Columbia government on the bill? We don’t hear from them. I don’t think they have come here.

**Mr. Garneau:** They support it.

**Senator Dasko:** They have supported it. Okay, that’s news to me. They don’t speak about it. Anyway, thank you.

jouer un rôle. Nous connaissons ces eaux mieux que quiconque », et c’est vrai, « et nous voulons pouvoir intervenir. » Très souvent, elles sont les premières à intervenir parce qu’elles sont sur place, alors que les deux autres organismes mettent un peu de temps à se rendre. Tout est une question d’affectation des ressources.

Nous visons trois niveaux de capacité. Voilà à quel point c’est important. C’est aussi à l’insistance des Premières Nations. Elles disent : « Vous devez nous faire participer aux interventions et nous fournir de l’équipement, car c’est souvent nous qui sommes là en premier. » Ce fut le cas dans le naufrage du *Nathan E. Stewart*.

**La sénatrice Galvez :** Merci.

**La sénatrice Dasko :** Je vous remercie, monsieur le ministre, d’être parmi nous aujourd’hui.

Selon ce que j’ai observé en tant que sénatrice indépendante, nous cherchons souvent à trouver des compromis en proposant des amendements ou des solutions mitoyennes qui seront logiques, évidemment, sur le plan stratégique.

**M. Garneau :** Bien sûr.

**La sénatrice Dasko :** Or, dans le cas du projet de loi C-48, certains d’entre nous ont vu dans l’option du corridor une solution possible au problème. Si le corridor n’est pas viable, alors tout se résume à soit appuyer, soit rejeter le projet de loi.

**M. Garneau :** C’est essentiellement binaire.

**La sénatrice Dasko :** C’est l’un ou l’autre. Il faut dire oui ou non. Pour certains d’entre nous, c’est très difficile de s’y faire.

Ma question revient un peu sur celle de la sénatrice Galvez. Elle a plus ou moins posé celle que j’allais poser moi-même. Hier, nous avons accueilli des représentants de la Garde côtière. J’ai l’impression que les techniques de nettoyage en cas de déversement ont progressé à pas de géant. Si l’on investissait adéquatement dans ces techniques là où ce serait le plus judicieux, en l’occurrence sur la côte Nord, aurait-on vraiment besoin du projet de loi, puisque l’on aurait ainsi les capacités et les ressources nécessaires pour gérer les déversements?

J’ai juste une autre toute petite question. Quelle est la position du gouvernement de la Colombie-Britannique relativement au projet de loi? Il est muet. Je ne pense pas que qui que ce soit soit venu témoigner.

**M. Garneau :** Il l’appuie.

**La sénatrice Dasko :** Il l’a appuyé. D’accord, je l’apprends. Il n’en parle pas. Quoi qu’il en soit, je vous remercie.

**Mr. Garneau:** They support it. Perhaps that gives you a bit of an idea about why we call it a moratorium. Perhaps 30 or 40 years from now, because of other things such as gradually building up infrastructure and other things like that, there will be some changed circumstances, but at the moment, we are nowhere near that. It's a huge long coast that is very sparsely populated, with waters that can be challenging, and that is our position at this point in time. We don't want to take the risk with having tankers going in and out unless they are nonpersistent oils. I think there are opportunities.

**Senator Dawson:** I want to make one very short statement. I don't want to minimize Senator Plett. Non-confidence votes, for those who have been in politics for a long time, are not something that is banal. Having the minister come here, even if only for an hour, risks being defeated in the government. As a whip, you should understand non-confidence votes. The Conservative government in 1979 was defeated on —

**Senator Plett:** I'm not the witness here.

**Senator Dawson:** I'm just making that comment, Senator Plett, since you made that comment.

Mr. Minister, as you know, I have clearly indicated that I support this bill. I just want —

**The Chair:** He made them to the minister. The minister has an opportunity to reply. Senator Plett doesn't. That's the difference. Go ahead and ask the minister a question.

[*Translation*]

**Senator Dawson:** Minister, as I have already said, I support the bill. I am not ashamed to admit it, just as I supported Senator MacDonald's study on pipelines. I think that the transportation of oil by pipeline is definitely safer than its transportation by either train or truck and that we should revisit it.

What will happen in 40 years? Will you have a reassessment process? Is there a notwithstanding clause in the bill?

**Mr. Garneau:** No, but, according to the bill, products can be reassessed, added to or removed from the current list, which is based on a highly prescribed definition in terms of the product's nature. However, there is nothing in the bill about making amendments, as you say. I cannot say what will happen in 40 years; perhaps the situation will be the same. That would require a new piece of legislation.

**Senator Dawson:** Thank you, Minister.

**M. Garneau :** Il l'appuie. Peut-être que cela vous donne une petite idée de la raison pour laquelle nous employons le mot moratoire. Dans 30 ou 40 ans, la situation aura évolué à la suite notamment du développement des infrastructures. Cependant, pour l'instant, nous n'en sommes pas encore là, vraiment pas. On parle d'un littoral énorme, très long et très peu peuplé. Les eaux peuvent y être très périlleuses. Pour l'heure, c'est notre position. Nous ne voulons pas prendre le risque de laisser les pétroliers circuler, sauf pour les hydrocarbures non persistants. Je pense qu'il y a des choses à faire.

**Le sénateur Dawson :** Je voudrais faire un très bref commentaire. Je ne veux pas minimiser les propos du sénateur Plett. Les personnes qui font de la politique depuis longtemps savent que les votes de défiance ne sont pas une chose banale. La présence du ministre ici, ne serait-ce que pour une heure, risque de faire perdre des votes au gouvernement. En tant que whip, vous devriez comprendre ce que sont les votes de défiance. En 1979, le gouvernement conservateur a été défait en raison...

**Le sénateur Plett :** Ce n'est pas moi le témoin, ici.

**Le sénateur Dawson :** Je formule simplement une observation, sénateur Plett, au sujet de vos commentaires.

Monsieur le ministre, comme vous le savez, j'ai clairement indiqué que j'appuie le projet de loi. Je veux seulement...

**Le président :** Il les a adressés au ministre. Le ministre a la possibilité de répondre, mais pas le sénateur Plett. Voilà la différence. Vous pouvez maintenant poser une question au ministre.

[*Français*]

**Le sénateur Dawson :** Monsieur le ministre, comme je l'ai déjà dit, j'appuie le projet de loi. Je ne suis pas gêné de l'admettre, tout comme j'appuyais l'étude du sénateur MacDonald sur les pipelines. Je crois que le transport de mazout par oléoduc est certainement plus sécuritaire que le transport par bateau, train ou camion et que l'on doit y revenir.

Que se passera-t-il dans 40 ans? Disposez-vous d'un processus de réévaluation? Y a-t-il une clause dérogatoire qui figure dans ce projet de loi?

**M. Garneau :** Non, mais, selon le projet de loi, on peut réévaluer les produits, en ajouter ou en soustraire de la liste actuelle, qui est basée sur une définition très prescrite en ce qui a trait à la nature du produit. Cependant, rien ne figure dans le projet de loi pour ce qui est d'apporter des modifications, comme vous le mentionnez. Je ne peux pas dire ce qui se passera dans 40 ans; peut-être que la situation sera inchangée. Cela exigerait une nouvelle loi.

**Le sénateur Dawson :** Merci, monsieur le ministre.

[English]

**Senator D. Black:** Thank you very much, minister, for being here.

I unfortunately only have the privilege of asking two questions, so I'll ask two questions. First, I'm very interested, minister, that you indicated in one of your responses today that you are of the view, in response to a question that my colleague Senator MacDonald asked, there are other ways to get Alberta's oil to markets. Canadians and Albertans would like to know what those other ways are, minister.

**Mr. Garneau:** They are all pipelines. The L3 pipelines.

**Senator D. Black:** Where are those pipelines, minister?

**Mr. Garneau:** The L3 and Keystone XL, because they go to the United States, which is the export market in those cases, have to also receive U.S. approvals. But we, the Liberal Party, the Liberal government, have said that we support the Enbridge L3 pipeline. We had hoped it would be flowing oil by the end of the year. I understand the United States has some regulatory things that have to be satisfied that may delay it. Keystone XL as well.

And, of course, we are working to try to satisfy the two issues that were brought up by the Federal Court of Appeal with respect to TMX. We are working very much on that, which is consultation with First Nations and responding to the issue of marine safety once that dil bit leaves the Westridge Terminal.

**Senator D. Black:** Minister, we are limited in time, so if you would be kind enough to keep your answers a bit more tight.

**Mr. Garneau:** I will do that.

**Senator D. Black:** Thank you very much, minister. You have not answered the question. You have indicated that you have experience in the energy industry, that you served on a board. Therefore, minister, you understand the challenge for Canada is getting our oil to markets outside of North America.

**Mr. Garneau:** I certainly do.

**Senator D. Black:** Of course you do. So the question is: As an Albertan, as a Canadian, you have suggested there are other ways to get Alberta's oil to markets. Your language, not mine. What are those other ways, minister?

[Traduction]

**Le sénateur D. Black :** Monsieur le ministre, je vous remercie beaucoup d'être avec nous.

Je ne peux malheureusement poser que deux questions, alors c'est ce que je vais faire. D'abord, vous avez indiqué, en réponse à une question du sénateur MacDonald, qu'à votre avis, il y a d'autres façons d'acheminer le pétrole de l'Alberta vers les marchés. Les Canadiens et les Albertains aimeraient savoir quelles sont ces autres façons, monsieur le ministre.

**M. Garneau :** Ce sont les pipelines, la canalisation 3.

**Le sénateur D. Black :** Où sont ces pipelines, monsieur le ministre?

**M. Garneau :** La canalisation 3 et le pipeline Keystone XL, puisqu'ils transporteront du pétrole vers les États-Unis, soit le marché d'exportation, doivent également obtenir l'approbation des autorités américaines. Le Parti libéral, le gouvernement libéral a dit qu'il appuyait la canalisation 3 d'Enbridge. Nous espérons qu'elle pourrait transporter du pétrole d'ici la fin de l'année, mais je crois que certaines conditions réglementaires doivent être respectées aux États-Unis, ce qui pourrait causer un retard. C'est la même chose pour Keystone XL.

Et, bien sûr, nous tentons de régler les deux problèmes qui ont été soulevés par la Cour d'appel fédérale en ce qui concerne le projet TMX. Nous travaillons très fort sur ces enjeux, qui portent sur la consultation avec les Premières Nations et sur la sécurité maritime relativement au bitume dilué qui quitte le terminal Westridge.

**Le sénateur D. Black :** Monsieur le ministre, comme notre temps est limité, auriez-vous l'amabilité d'être un peu plus concis dans vos réponses?

**M. Garneau :** D'accord.

**Le sénateur D. Black :** Merci beaucoup. Vous n'avez pas répondu à la question. Vous avez dit détenir de l'expérience dans l'industrie énergétique et avoir siégé à un conseil d'administration. Par conséquent, monsieur le ministre, vous comprenez que le défi, pour le Canada, consiste à acheminer son pétrole vers les marchés à l'extérieur de l'Amérique du Nord.

**M. Garneau :** Certainement.

**Le sénateur D. Black :** Bien sûr. Vous avez laissé entendre qu'il y avait d'autres façons d'acheminer le pétrole de l'Alberta vers les marchés. C'est vous qui l'avez dit, pas moi. En tant qu'Albertain et en tant que Canadien, ma question est donc la suivante : quelles sont ces autres façons, monsieur le ministre?

**Mr. Garneau:** No, when I said other ways, if I used the word “ways” and that to you suggested I was talking about something other than pipelines, no, I’m talking about pipelines.

**Senator D. Black:** I’m talking about pipelines. Tell me the pipelines that we can get Canada’s oil to markets other than Houston. That’s what Canadians want.

**Mr. Garneau:** That’s why the Government of Canada made the investment in the Kinder Morgan pipeline that exists at the moment. That is a very clear indication to you that we have to satisfy certain requirements that we will be able to —

**Senator D. Black:** Minister, knowing the oil industry as you have indicated that you do, you know that the majority of that product on Trans Mountain goes to Washington state. That pipeline is not intended and has never been intended. You know that, minister.

**Mr. Garneau:** I know I disagree with you because I think there are markets, world markets, that would be interested in that product.

**Senator D. Black:** Possibly for 20 per cent of the offtake and, again, you should know that. So my take away is that despite your indication that there are other ways to get Alberta’s oil to market, there really aren’t, minister. That’s the problem here.

Now minister, you received —

**The Chair:** I have got others. I’m going to give Senator McCoy an opportunity. Then I’d like to ask a question.

**Mr. Garneau:** With great respect, chair, I think that my hour has approached, and I should return in solidarity.

**The Chair:** Are you losing votes in the house?

**Mr. Garneau:** As Senator Dawson pointed out, these are confidence votes, and I’m part of the government and part of the team. I will gladly come back if you wish me to come back at another time. I regret the Conservatives put this filibuster in place in the other house.

**Senator Plett:** The official opposition are doing their jobs.

**Mr. Garneau:** May I have my leave?

**The Chair:** You may have your leave.

Now, for our second panel, we are pleased to welcome Bruce Dumont, Member of the Steward Group for the Northern Gateway Project and former President of the Métis Nation

**M. Garneau :** Non, quand j’ai parlé d’autres façons... Si j’ai utilisé le mot « façons » et si vous avez cru que je parlais d’autre chose que les pipelines, je précise que ce n’est pas le cas. Je parle des pipelines.

**Le sénateur D. Black :** Je parle des pipelines. Dites-moi avec quels pipelines nous pourrions acheminer le pétrole canadien ailleurs qu’à Houston. C’est ce que veulent les Canadiens.

**M. Garneau :** C’est la raison pour laquelle le gouvernement du Canada a investi dans le pipeline de Kinder Morgan qui existe actuellement. C’est une indication claire que nous devons satisfaire à certaines exigences que nous pourrions...

**Le sénateur D. Black :** Monsieur le ministre, si vous connaissez l’industrie pétrolière comme vous l’avez indiqué, vous savez que la quasi-totalité du produit que transporte l’oléoduc Trans Mountain est acheminée vers l’État de Washington. Ce n’est pas prévu avec cet oléoduc, et cela ne l’a jamais été. Vous le savez, monsieur le ministre.

**M. Garneau :** Je ne suis pas d’accord, car je pense qu’il y a des marchés étrangers qui seraient intéressés par ce produit.

**Le sénateur D. Black :** Peut-être pour 20 p. 100 de l’exploitation, ce que vous devriez savoir, encore une fois. Je retiens donc que même si vous dites qu’il y a d’autres façons d’acheminer le pétrole albertain vers les marchés, en fait, il n’y en a pas. Voilà le problème.

Monsieur le ministre, vous avez reçu...

**Le président :** D’autres personnes souhaitent intervenir. Je vais laisser la chance à la sénatrice McCoy de le faire, et j’aimerais ensuite poser une question.

**M. Garneau :** En tout respect, monsieur le président, je crois que l’heure est presque écoulée et que je devrais retourner à la Chambre par solidarité.

**Le président :** Êtes-vous en train de perdre des votes à la Chambre?

**M. Garneau :** Comme l’a souligné le sénateur Dawson, il s’agit de votes de confiance, et je fais partie du gouvernement et de l’équipe. Je me ferai un plaisir de revenir une autre fois, si vous le souhaitez. Je déplore que les conservateurs aient recours à cette manœuvre d’obstruction à l’autre endroit.

**Le sénateur Plett :** L’opposition officielle fait son travail.

**M. Garneau :** Puis-je me retirer?

**Le président :** Vous pouvez vous retirer.

Nous allons maintenant entendre notre deuxième groupe de témoins. Nous avons le plaisir d’accueillir M. Bruce Dumont, membre du groupe responsable du projet Northern Gateway et

British Columbia; Delbert Wapass, Board Member, Indian Oil and Gas; Stephen Buffalo, President and Chief Executive Officer, Indian Resource Council of Canada; and Dale Swampy, Coordinator, Aboriginal Equity Partners.

Thank you for coming and attending our meeting.

**Stephen Buffalo, President and Chief Executive Officer, Indian Resource Council of Canada:** I hope you guys are a little more tame on us compared to the last one.

I want to say thank you for the opportunity to come and speak. It's always an honour, as we represent our communities, our people, children and our unborn. I would like to acknowledge that we are on unceded Algonquin territory.

I'm the President and CEO of the Indian Resource Council of Canada. We represent approximately 134 First Nations — oil and gas producing and the potential to produce. Our objective is to improve and increase economic opportunities for First Nations and their memberships through responsible energy development.

I'm glad our colleagues are here to give a perspective on some of the B.C. First Nations and Metis communities that are most directly impacted by Bill C-48, but the implications of Bill C-48 go far beyond the West Coast.

Our communities want a strong resource industry so we can continue to expand our investments in and benefits from development as employees, partners and owners. The prosperity of our nations is closely tied to the prosperity of the energy industry. But the industry is suffering greatly from the lack of pipeline access. It is creating a massive price differential, where Canadian oil is receiving less than world prices. We need access to new markets to obtain fair value for our oil resources.

The poor investment climate for Canadian oil and gas has already imposed dramatic consequences on oil- and gas-producing First Nations in Western Canada. According to Indian Oil and Gas Canada's last report, our communities have seen the number of new agreements with industry fall by 95 per cent and revenues by 75 per cent since 2011-12. Our combined royalties have fallen by over \$18,000 for each on-reserve family every year. That's on top of loss of jobs and so on, with everything in and around that.

ancien président de la Métis Nation British Columbia, M. Delbert Wapass, membre du conseil, Pétrole et gaz des Indiens, M. Stephen Buffalo, président et chef de la direction, Conseil des ressources indiennes du Canada, et M. Dale Swampy, coordonnateur, Aboriginal Equity Partners.

Je vous remercie de votre présence parmi nous.

**Stephen Buffalo, président et chef de la direction, Conseil des ressources indiennes du Canada :** J'espère que vous serez un peu plus doux avec nous que vous l'avez été avec le dernier témoin.

Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous. C'est toujours un honneur pour nous, qui représentons nos collectivités, notre peuple, nos enfants et nos enfants à naître. Je tiens à souligner que nous nous trouvons sur des terres algonquines non cédées.

Je suis le président et chef de la direction du Conseil des ressources indiennes du Canada. Nous représentons environ 134 Premières Nations productrices de pétrole et de gaz ou susceptibles d'en produire. Notre objectif est d'améliorer et d'accroître les débouchés économiques pour les Premières Nations et leurs membres grâce à l'exploitation responsable des ressources énergétiques.

Je suis heureux que nos collègues soient présents pour vous faire part du point de vue des communautés des Premières Nations et des Métis de la Colombie-Britannique qui sont les plus directement touchées par le projet de loi C-48, mais les répercussions de ce projet de loi vont bien au-delà de la côte Ouest.

Nos communautés veulent une industrie des ressources solide afin que nous puissions continuer d'accroître nos investissements dans le développement et d'en bénéficier en tant qu'employés, partenaires et propriétaires. La prospérité de nos nations est étroitement liée à la prospérité de l'industrie énergétique. Cependant, l'industrie souffre beaucoup du manque d'accès aux pipelines, qui crée un énorme écart de prix; le pétrole canadien se vend à un prix inférieur aux prix mondiaux. Nous devons avoir accès à de nouveaux marchés afin d'obtenir une valeur juste pour nos ressources pétrolières.

Le climat peu propice aux investissements pour le pétrole et le gaz canadiens a déjà entraîné des conséquences dramatiques pour les Premières Nations productrices de pétrole et de gaz dans l'Ouest du Canada. Selon le dernier rapport de Pétrole et gaz des Indiens du Canada, nos communautés ont vu le nombre de nouveaux accords avec l'industrie chuter de 95 p. 100, et les revenus, de 75 p. 100 depuis 2011-2012. Nos redevances combinées diminuent de plus de 18 000 \$ chaque année pour les familles qui vivent dans les réserves, et ce, en plus des pertes d'emplois, entre autres.

The loss is too much for many of our communities to bear. We are already facing a lot. As is known and as you see, we are struggling with addictions and depression, and people are losing hope. If we are ever going to make faster progress on these issues, our First Nations communities need more own-source revenues to fund cultural programs, sports programs or health activities for our young people. We need more jobs available for our people. We need them to earn good wages — wages that can support their families. Right now, Bill C-48 and other policies threaten all of that for us.

The scientific evidence of the health effects of this unemployment is predictable. We can expect an increase in anxiety; substance abuse; suicide, especially among working age men; cardiovascular and digestive issues; and a rise in family violence. We are seeing it all over the place. We see it on social media, and we see it on the news. It will be First Nations that are impacted first and most when the energy industry struggles. We know this will happen. It's already happening, and we see it every day.

We want you to think about a few implications of this legislation and other bills, like Bill C-69. The government has spoken a lot about nation-to-nation relationship and advancing reconciliation and respecting our rights. I come from a region in Canada that I think is ground zero for reconciliation, and I can tell you that in much of rural Canada, we are seen as a threat to the people's livelihood. The Government of Canada has positioned First Nations as the main hurdle to rural jobs and regional prosperity. In fact, it is unclear expectations, impossible standards and imposed legislation, such as Bill C-48 and Bill C-69, that is the hurdle. We don't want to be the scapegoats for job loss in the oil and gas industry, yet this is what this kind of legislation achieves.

With respect to Indigenous rights, those go well beyond the duty to consult and free and informed consent. Indigenous people also have a right to self-determination and economic development. This is enshrined in UNDRIP. This legislation deprives us of our means of subsistence and development of our own territories.

We join colleagues in calling for a repeal of Bill C-48. It landlocks our oil, drives down the price per barrel and prevents us from exporting our resources to new markets. I know many who argue Bill C-48 is necessary to stop the impacts of climate change. We're all concerned about the environment and believe we need less carbon, but everyone knows the transition will take

Les pertes sont trop lourdes pour bon nombre de nos communautés. Nous avons déjà beaucoup de problèmes. Comme vous le savez, nous sommes aux prises avec des problèmes de toxicomanie et de dépression, et les gens perdent espoir. Si nous voulons un jour faire des progrès plus rapides sur ce plan, nos communautés des Premières Nations ont besoin de plus de revenus autonomes pour financer des programmes culturels et sportifs et des activités liées à la santé pour les jeunes. Il nous faut plus d'emplois pour nos travailleurs; ils doivent gagner des salaires décents afin de subvenir aux besoins de leur famille. Actuellement, le projet de loi C-48 et d'autres politiques nous empêchent d'avoir accès à tout cela.

Les preuves scientifiques démontrent que les effets du chômage sur la santé sont prévisibles. Nous pouvons nous attendre à une augmentation de l'anxiété, de la toxicomanie, des cas de suicide — en particulier chez les hommes en âge de travailler —, des problèmes cardiovasculaires et digestifs et de la violence familiale. Nous le voyons partout, dans les médias sociaux et aux bulletins de nouvelles. Si l'industrie énergétique connaît des difficultés, ce sont les Premières Nations qui seront touchées les premières, et le plus durement. Nous savons que cela va se produire. Cela se produit déjà, et nous le voyons tous les jours.

Nous voulons que vous réfléchissiez à quelques-unes des répercussions de cette mesure législative et d'autres mesures, comme le projet de loi C-69. Le gouvernement a beaucoup parlé de la relation de nation à nation, du processus de réconciliation et du respect de nos droits. Je viens d'une région du Canada qui est selon moi le point zéro de la réconciliation, et je peux vous dire que dans de nombreuses régions rurales, nous sommes considérés comme une menace pour le gagne-pain des gens. Le gouvernement du Canada a présenté les Premières Nations comme le principal obstacle aux emplois en région rurale et à la prospérité régionale, alors que ce sont les attentes mal définies, les normes impossibles et les mesures législatives imposées, comme les projets de loi C-48 et C-69, qui sont les obstacles. Nous ne voulons pas servir de boucs émissaires pour les pertes d'emplois dans l'industrie pétrolière et gazière, et pourtant, c'est l'objectif qu'atteint ce genre de mesure législative.

Les droits des Autochtones vont bien au-delà de l'obligation de consulter et du consentement libre et éclairé. Les Autochtones ont aussi le droit à l'autodétermination et au développement économique. C'est inscrit dans la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. Le projet de loi nous prive de nos moyens de subsistance et du développement de nos propres terres.

Nous nous joignons à nos collègues pour demander l'abandon du projet de loi C-48, qui enclave notre pétrole, fait baisser le prix du baril et nous empêche d'exporter nos ressources vers de nouveaux marchés. Je sais que certains diront que le projet de loi C-48 est nécessaire pour limiter les répercussions des changements climatiques. Nous sommes tous préoccupés par

time and the energy industry will need to help innovate and fund the transition to renewables. In the meantime, we would prefer a Canadian product helping our people over oil being supplied from other countries. Many of our nations are investing in renewable energy. We are working on wind and solar power. We are also working on ecotourism. We are exploring all the options, and I'm telling you, none of those can replace the jobs and revenue we get from oil and gas. Not any time soon.

I will also argue that Bill C-48 is necessary to protect the marine environment off the coast of northern B.C. I think all First Nations would support development of strict regulations that protect the environment, but that's different from arbitrarily stopping just Canadian oil tanker activity. I have heard of many scientifically backed suggestions for balancing economic opportunities and environmental protections. We know the committee has heard about these from multiple experts. This is not our expertise, but we understand there are credible, balanced options.

Our purpose here today is to ensure that you fully realize and acknowledge the ripple effects this legislation has across Western Canada and onto our First Nations. Our people want the dignity of work. We do not want the indignity of dependence. We are intent on taking control of livelihoods and asserting our rights, but we need the federal government to stop putting up barriers that prevent us from fulfilling these intentions.

We ask you to reconsider this legislation and not go forward with passing Bill C-48. Thank you.

**Bruce Dumont, Member of the Steward Group for the Northern Gateway Project, Former President of the Métis Nation British Columbia, Aboriginal Equity Partners:** I am Bruce Dumont.

*[Editor's Note: Mr. Dumont spoke in his Indigenous language.]*

I just said hello everyone and good evening. I also recognize that we are on the unceded territory of the Algonquin people. We thank you for indulging us.

I was an Aboriginal Equity Partner steward for about six years out of the eleven years I worked with Northern Gateway. We started working with Northern Gateway in 2006 and signed our agreement in 2011. We also signed an agreement with TMX.

l'environnement et nous croyons qu'il faut produire moins de carbone, mais tout le monde sait que la transition prendra du temps et que l'industrie énergétique devra contribuer à l'innovation et financer la transition vers les énergies renouvelables. Entretemps, nous préférierions qu'un produit canadien, et non du pétrole provenant d'autres pays, permette d'aider notre population. Bon nombre de nos nations investissent dans l'énergie renouvelable. Nous nous intéressons à l'énergie éolienne et solaire, ainsi qu'à l'écotourisme. Nous explorons toutes les possibilités qui s'offrent à nous, mais je peux vous dire qu'aucune ne pourra remplacer le pétrole et le gaz pour ce qui est des emplois et des revenus, du moins, pas dans un avenir rapproché.

Je dirais également que le projet de loi C-48 est nécessaire pour protéger l'environnement marin au large de la côte nord de la Colombie-Britannique. Je pense que toutes les Premières Nations appuieraient l'élaboration d'une réglementation stricte pour protéger l'environnement, mais cela diffère d'un moratoire arbitraire ne visant que les pétroliers canadiens. J'ai entendu de nombreuses propositions scientifiquement appuyées qui permettraient d'atteindre un juste équilibre entre les possibilités économiques et la protection de l'environnement. Nous savons que de nombreux experts ont fait de telles suggestions au comité. Il ne s'agit pas de notre champ d'expertise, mais nous savons qu'il existe des solutions crédibles et équilibrées.

Notre objectif aujourd'hui est de veiller à ce que vous soyez pleinement conscients des répercussions que cette mesure législative aurait pour tout l'Ouest canadien et les Premières Nations. Nos peuples souhaitent travailler et gagner dignement leur vie. Ils ne veulent pas indignement dépendre d'autrui. Nous voulons assurer notre propre subsistance et faire valoir nos droits, mais pour cela, nous avons besoin que le gouvernement cesse de nous empêcher de le faire.

Nous vous demandons de revoir cette mesure législative et de rejeter le projet de loi C-48. Merci.

**Bruce Dumont, membre du groupe responsable du projet Northern Gateway, ancien président de la Métis Nation British Columbia, Aboriginal Equity Partners :** Mon nom est Bruce Dumont.

*[Note de la rédaction : M. Dumont s'exprime dans une langue autochtone.]*

J'ai souhaité bonsoir à tous. Je reconnais également que nous nous trouvons en territoire non cédé du peuple algonquin. Merci.

J'ai été un responsable d'Aboriginal Equity Partners pendant 6 des 11 années où j'ai travaillé avec Northern Gateway. Nous avons commencé à travailler avec Northern Gateway en 2006, et nous avons signé notre entente en 2011. Nous avons également signé une entente avec TMX.

I am here with my colleagues to represent the 31 First Nations and Metis communities that comprise the Aboriginal Equity Partners for Northern Gateway. Our mandate was to protect our traditional way of life and the environment along the Northern Gateway pipeline corridor and marine operations, while also ensuring our people and communities benefited from long-term economic opportunities.

We were going to be a one-third owner of the project. Collectively, we stood to benefit directly from a minimum of \$2 billion from Northern Gateway and long-term economic, business and education opportunities. That all ended when the Prime Minister announced in November 2016, without any consultation with our communities, the dismissal of the application for Northern Gateway, after it had already been approved two and a half years earlier. We were profoundly shocked and disappointed by this decision. Some communities invested their own money in businesses to support construction, and individuals went back to school to train for jobs on the project that would allow them to stay in their own communities. Many community leaders who invested time to make the project a reality had their efforts wasted.

Now we are dealing with Bill C-48, the tanker moratorium, which will ensure we never benefit from economic development and a new pipeline that would bring to our communities. It has taken us 150 years to rebuild our nations and their economies from the ravages of colonization. We are intent on taking control of our livelihoods and asserting our rights, but the federal government keeps putting up barriers, preventing us from leveraging our lands and our resources for economic and social benefit. We are here to ask the Senate to reconsider this latest barrier and kill Bill C-48.

The principles of consultation: This government has talked a lot about renewed nation-to-nation relationships based on recognition of rights, respect, co-operation, partnership and reconciliation, but it's hard to see these principles working in practice. The AEP communities were never consulted before Bill C-48 was introduced, but we became very concerned when we saw back in November 2015 that formalizing the moratorium on crude oil tanker traffic on British Columbia's north coast was part of Minister Garneau's mandate letter. This was before any consultations or formal discussions with affected First Nations, Metis and surrounding communities had occurred. It is hard to accept the government's rhetoric on reconciliation when huge decisions like this are cast as a foregone conclusion.

Je suis ici avec mes collègues pour représenter les 31 communautés des Premières Nations et des Métis d'Aboriginal Equity Partners qui étaient des partenaires financiers dans le projet Northern Gateway. Notre partenariat a été créé pour protéger nos modes de vie traditionnels en même temps que l'environnement, aussi bien le long du parcours du pipeline Northern Gateway que dans les voies maritimes, tout en veillant à ce que nos peuples et nos collectivités bénéficient des débouchés économiques possibles à long terme.

Nous allions être propriétaires du tiers du projet. Nous aurions collectivement pu tirer des bénéfices directs de plus de 2 milliards de dollars du projet Northern Gateway, et celui-ci aurait aussi créé des perspectives économiques, commerciales et d'éducation à long terme, mais tout cela s'est effondré en novembre 2016 lorsque le premier ministre a annoncé, sans avoir consulté nos communautés, que le gouvernement rejetait la proposition de Northern Gateway, alors que celle-ci avait été approuvée deux ans et demi auparavant. Cette décision nous a stupéfaits et grandement déçus. Certaines communautés avaient investi leurs propres ressources dans la création d'entreprises pour participer aux travaux de construction. Des personnes étaient retournées aux études pour pouvoir travailler dans le cadre de ce projet, ce qui leur aurait permis de demeurer dans leur collectivité. De nombreux dirigeants qui avaient investi de leur temps pour améliorer le projet ont vu leurs efforts s'envoler en fumée.

On propose maintenant le projet de loi C-48, le moratoire relatif aux pétroliers, qui nous empêchera à jamais de profiter de nouveaux débouchés économiques et de ce qu'un pipeline pourrait apporter à nos communautés. Il nous a fallu 150 ans pour rétablir nos nations et leurs économies des ravages de la colonisation. Nous souhaitons prendre le contrôle de notre vie et faire valoir nos droits, mais le gouvernement fédéral ne cesse d'ériger des obstacles, de nous empêcher de tirer profit de nos terres et de nos ressources économiques pour en retirer des avantages économiques et sociaux. Nous sommes ici pour demander au Sénat de reconsidérer ce dernier obstacle et de rejeter le projet de loi C-48.

J'aimerais aborder les principes de consultation : le gouvernement actuel a beaucoup parlé de l'importance du renouvellement de relations de nation à nation fondées sur la reconnaissance des droits, le respect, la collaboration, les partenariats et la réconciliation, mais on peine à voir cela dans les faits. Les communautés d'Aboriginal Equity Partners n'ont pas été consultées avant la présentation du projet de loi C-48, mais sont devenues très inquiètes en novembre 2015 lorsqu'elles ont remarqué que la lettre de mandat du ministre Garneau mentionnait l'officialisation d'un moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique. C'était avant que toute consultation ou discussion formelle avec les communautés des Premières Nations, des Métis et des Inuits

We did our due diligence and made sure we contacted the minister to express our concerns and asked for consultations and offered to facilitate those consultations. We never received a response to our request to consult our communities. We only received a letter on November 29, 2016, notifying us that the federal government had decided to move ahead with the moratorium that will kill all our work and opportunities.

The impacts of Bill C-48: We're not in favour of indiscriminate development that damages the environment or our people's health and safety. We have been stewards of our territory for thousands of years, and we take this responsibility very seriously. Our own people want the dignity of work. What we don't want is to be dependent on government handouts. There is no one who wants that; not us, not you. Being dependent on welfare strips you of your dignity.

Pipeline ownership would provide us with an opportunity to build more prosperous and self-reliant communities. It would give us equity and ownership of the pipeline, marine terminal, marine services and emergency response on both land and sea. The construction, maintenance and operation of a pipeline would give our community's long-term financial, education, business and employment benefits that will promote prosperity for our children and grandchildren, and not poverty.

All industrial activity has environmental impacts, and there are lots of ecologically important spots in Canada. We cannot understand why the government would choose to do this in this one industry in this one spot in Canada where Indigenous investors have the opportunity to be real partners and real beneficiaries to the tune of \$2 billion — to impose a moratorium instead of developing strict regulations to protect the area while allowing for responsible development.

To us, it feels like the goal posts keep getting moved. We have been working over the past decade to get more involved in business. We have moved from providing labour to developing our own subcontracting companies and to entering into partnerships with non-Indigenous firms, and now we're getting close to being owners ourselves, to having an Aboriginal consortium and owning a pipeline outright. This legislation feels like you're blocking all of the hopes of self-determination.

touchées ait lieu. Il est difficile de croire les beaux discours du gouvernement sur la réconciliation lorsqu'il choisit de prendre de telles décisions de façon unilatérale et les présente comme un fait accompli.

Nous avons fait preuve de diligence raisonnable et avons communiqué avec le ministre pour lui faire part de nos préoccupations, demander que des consultations aient lieu et offrir d'aider à organiser celles-ci. Nous n'avons reçu aucune réponse à cette demande de consultation pour nos communautés. Tout ce que nous avons reçu a été une lettre, le 29 novembre 2016, nous indiquant que le gouvernement avait décidé d'aller de l'avant avec ce moratoire qui aurait un effet dévastateur sur notre travail et les possibilités qui s'offraient à nous.

Parlons maintenant des répercussions du projet de loi C-48. Nous n'appuyons pas le développement inconsidéré qui nuit à l'environnement ou à la santé et à la sécurité de nos peuples. Nous gardons nos territoires depuis des milliers d'années, et nous prenons cette responsabilité très au sérieux. Nos peuples veulent travailler et gagner dignement leur vie. Ils ne veulent pas dépendre de l'aide financière du gouvernement. Ni nous ni vous ne souhaitons cela. Dépendre de l'aide sociale prive de toute dignité.

Être propriétaires du pipeline nous permettrait d'accroître la prospérité et l'autonomie de nos communautés. Nous détiendrions des parts dans le pipeline et dans le terminal maritime et pourrions participer aux services maritimes ainsi qu'aux interventions d'urgence sur terre comme sur mer. La construction, l'entretien et l'exploitation d'un pipeline auraient pour nos communautés des avantages à long terme tant sur le plan financier ainsi qu'au niveau de l'éducation, des affaires et de l'emploi, et cela favoriserait la prospérité plutôt que la pauvreté pour nos enfants et nos petits-enfants.

Toute activité industrielle a une incidence sur l'environnement, et il y a beaucoup d'endroits au Canada qui sont importants sur le plan écologique. Nous ne comprenons pas pourquoi le gouvernement choisit — dans cette industrie particulière à cet endroit précis où des investisseurs autochtones ont la possibilité d'être de réels partenaires et de toucher 2 milliards de dollars — d'imposer un moratoire plutôt que d'élaborer une réglementation solide qui permettrait de protéger la zone tout en y autorisant un développement responsable.

Nous avons l'impression que l'on ne cesse de déplacer les poteaux de but. Au cours de la dernière décennie, nous avons travaillé à nous engager davantage dans des activités commerciales. Nous sommes passés de la fourniture de main d'œuvre à la création de nos propres entreprises sous-traitantes puis à l'établissement de partenariats avec des entreprises non autochtones, et nous sommes maintenant sur le point de devenir nous-mêmes des propriétaires, d'avoir un consortium pour les

A moratorium is unnecessarily sweeping and a finite tool. It says that there is no balance to be achieved between economic development and environmental protection — it's one or the other. But we reject that, and the current government has said dozens of times it rejects that mindset, too. Communities, companies and scientists can work together to find some middle ground for sustainable development if the federal government does not shut that door on us.

The Senate has an important responsibility in Canada in providing sober second thought. I hope you can reassure Indigenous peoples that decisions like this are not predetermined and that our efforts in explaining our case here are not just symbolic. There is a way to regulate oil-tanker traffic in the northwest that protects the integrity of the environment while giving First Nations and Metis peoples an opportunity to engage in much-needed economic development. Please, senators, focus on developing regulations that protect the environment, not on laws that shut down investment and jobs in our communities. Please do not pass Bill C-48. Do not impose this moratorium.

We, as AEP stewards, spend countless days and years in consultation with our communities. Am I hearing that the southwest coast of B.C. is not as pristine as the northwest coast? I live on South Vancouver Island and have done so for 45 years. I was originally from Alberta and worked in the oil fields.

The Liberals removed the Northern Gateway certificate and approved TMX to traverse the most densely populated area of B.C.: the Gulf Islands, the San Juan Islands and the Olympic Peninsula. We all have section 35 rights as Indigenous peoples. Northern Gateway would be transporting heavy oil by now and all Canadians would have benefited by now.

*[Editor's note: Mr. Dumont spoke in his Indigenous language.]*

Thank you for indulging me.

**The Chair:** Thank you, Mr. Buffalo and Mr. Dumont. We will go to questions.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you for being here —

Autochtones et de posséder un pipeline. Ce projet de loi donne l'impression que vous nous retirez tout espoir d'autodétermination.

Un moratoire est une mesure inutilement restrictive et dogmatique. Cela déclare qu'aucun équilibre ne peut être atteint entre le développement économique et la protection de l'environnement, que c'est soit l'un, soit l'autre. Nous rejetons cette façon de voir les choses, et le gouvernement actuel a également répété à des dizaines de reprises qu'il le fait aussi. Les collectivités, les entreprises et les scientifiques peuvent travailler de concert afin de trouver un juste milieu qui permettrait un développement durable si le gouvernement fédéral ne nous prive pas de la possibilité de le faire.

Le Sénat canadien a l'importante responsabilité d'effectuer un second examen objectif. J'espère que vous pourrez rassurer les peuples autochtones que ce que nous faisons actuellement pour exposer la situation n'est pas seulement symbolique. Il est possible de réglementer la circulation des pétroliers le long de la côte Nord-Ouest d'une façon qui protège l'environnement tout en offrant aux Premières Nations et aux Métis les possibilités économiques dont ils ont tant besoin. Nous vous prions, sénateurs, d'élaborer des lois qui protégeront l'environnement et non des mesures qui bloqueront les investissements et les emplois dans nos collectivités. Nous vous implorons de ne pas adopter le projet de loi C-48. N'imposez pas ce moratoire.

Moi et les autres responsables d'Aboriginal Equity Partners avons passé d'innombrables jours et années à consulter les membres de nos communautés. Nous dit-on que la côte Sud-Ouest de la Colombie-Britannique n'est pas aussi précieuse que la côte Nord-Ouest? J'habite dans le Sud de l'île de Vancouver, et ce, depuis 45 ans. Je suis originaire de l'Alberta et j'ai travaillé dans les champs pétrolifères.

Les libéraux ont rejeté la demande de certificat de Northern Gateway, mais approuvé la demande de TMX, qui traversera la région la plus densément peuplée de la Colombie-Britannique : les îles Gulf, les îles de San Juan et la presqu'île Olympic. En tant qu'Autochtones, nous avons tous les droits que nous accorde l'article 35. Le pipeline Northern Gateway pourrait transporter du pétrole lourd à l'heure actuelle, et tous les Canadiens pourraient en profiter.

*[Note de la rédaction : M. Dumont s'exprime dans une langue autochtone.]*

Merci de m'avoir écouté.

**Le président :** Je vous remercie, messieurs Buffalo et Dumont. Nous passons maintenant aux questions.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Merci d'être avec nous...

**The Chair:** I didn't know you were on the speaker's list. I apologize. Was there someone else speaking? Are we good?

**Dale Swampy, Coordinator, Aboriginal Equity Partners:** We're good, yes.

**Senator Miville-Dechêne:** Could I just ask you — and I'm sorry if I missed it — but how many Aboriginal tribes or peoples do you represent? Are you based in Alberta?

**Mr. Buffalo:** We are approximately 134 First Nations that are oil- and gas-producing or that have the potential to produce. This is alongside with records that we get from Indian Oil and Gas Canada, which is a federal arm of Indian Affairs.

**Senator Miville-Dechêne:** May I ask who finances the Indian Resource Council?

**Mr. Buffalo:** Indian Affairs.

**Senator Miville-Dechêne:** I'll move to a substantive question. What do you make of this? It's two ways of development on the coast. Most tribes are saying that oil may destroy their livelihoods because they live off fish, everything in the sea and on the land. You obviously have chosen, for obvious reasons, another path of development, because you're in Alberta. It's not reconcilable; it's two different ways of developing yourselves. It seems to me there is a legitimacy in the coastal nations wanting to preserve their livelihoods, too, and being afraid of a spill, because there is no zero-risk situation. I want to hear you on those difficult issues, because they're not easy. What would you answer to that?

**Delbert Wapass, Board Member, Indian Oil and Gas, Indian Resource Council of Canada:** Thank you very much, and good evening to the Senate.

It's a very good question. I'm from Thunderchild First Nation, which is by Turtleford, Saskatchewan. If you recall, in July 2016, we had a pipeline break by Husky Oil. Ninety per cent of the impact of that was on Thunderchild First Nation. It talks about reconciliation in the type of relationship that we had with industry, which is Husky. The impact of that pipeline break wouldn't have been dealt with effectively, efficiently and in a very respectful way in regard to our traditions, our customs, the way we understand and how we do our ceremonies. That was respected. Because of that relationship, we were able to clean up. We were used as contractors. Our community suffers from high unemployment, and we were used to clean up the oil. There was experience for our people and the spinoffs that they got from that.

**Le président :** Je ne savais pas que votre nom figurait sur la liste des intervenants. Je m'excuse. Est-ce que quelqu'un d'autre était censé parler? Aviez-vous terminé?

**Dale Swampy, coordonnateur, Aboriginal Equity Partners :** Oui, c'était tout.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Puis-je simplement vous demander — désolé si vous l'avez déjà mentionné — combien de Premières Nations vous représentez? Êtes-vous basé en Alberta?

**M. Buffalo :** Nous représentons environ 134 Premières Nations qui sont productrices de pétrole et de gaz ou qui pourraient l'être. C'est en plus des dossiers qui nous sont transmis par Pétrole et gaz des Indiens du Canada, qui est une aile fédérale des Affaires autochtones.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Puis-je demander qui finance le Conseil des ressources indiennes?

**M. Buffalo :** C'est le ministère des Affaires autochtones.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** J'ai une question plus fondamentale. Que pensez-vous de ceci? Il y a deux façons de développer la côte. La plupart des tribus disent que le pétrole pourrait les priver de leur moyen de subsistance, puisqu'elles vivent de la pêche et de tout ce qu'il y a dans la mer et sur la terre. Vous avez de toute évidence choisi, pour des raisons évidentes, une autre voie de développement, parce que vous êtes en Alberta. Ces deux façons d'envisager votre développement sont incompatibles. Il me semble que les nations côtières souhaitent elles aussi légitimement protéger leurs moyens de subsistance et éviter tout déversement, car il est impossible de réduire le risque de déversements à zéro. J'aimerais savoir ce que vous pensez de ces questions difficiles, car il n'y a pas de réponse facile. Qu'auriez-vous à dire à ce sujet?

**Delbert Wapass, membre du conseil, Pétrole et gaz des Indiens, Conseil des ressources indiennes du Canada :** Merci beaucoup, et bonsoir, chers sénateurs.

Il s'agit d'une excellente question. Je viens de la Première Nation de Thunderchild, près de Turtleford, en Saskatchewan. Si vous vous souvenez, en juillet 2016, un pipeline d'Husky Oil s'est brisé et la Première Nation de Thunderchild a subi 90 p. 100 des conséquences de ce déversement. Cet incident a montré le rôle que joue la réconciliation dans le type de relation que nous avons avec l'industrie, notamment avec Husky. Les conséquences de la rupture du pipeline auraient pu ne pas être traitées de façon efficace et efficiente et avec respect pour nos traditions, nos coutumes, nos croyances et la façon dont nous menons nos cérémonies, mais tout cela a été respecté. La relation que nous avons faite en sorte que nous avons pu nettoyer le déversement. On a fait appel à nous comme sous-traitants. Notre communauté connaît un taux de chômage élevé, et on nous a

We were told that we're compromisers, sellouts and so on. No. It's our land. Who better to clean up that land than your own people? It instilled pride in our people in doing that. Out of that, we were able to clean up the oil spill. It's still ongoing, but to the degree that we were able to and with the support that we had, without Husky saying, "How much is it going to cost now?" It was a matter of, "Are you satisfied with the level of cleanup that you've done? When you are, let us know. We will continue the support."

**Senator Miville-Dechêne:** So it's a story that ended well, I understand, but as you know, the *Nathan Stewart* oil spill went less well. It took 18 hours to start cleanup, and still some of the fisheries of that nation are affected. So you know the risks cannot be zero. You know there are risks to their livelihoods. Are you saying to the coastal nations that they should sacrifice this?

**Mr. Wapass:** It's not a matter of sacrifice, ma'am. I'm not saying that at all. But I don't believe that the economy and the environment should be at opposing ends. I believe that careful development and consultation in developing the best standards that we can come to could resolve and protect a lot of that.

Right now, Bill C-48 prohibits oil tankers carrying over 12,500 metric tonnes of crude oil or persistent oil from stopping or unloading at ports on marine installations, and it would prohibit any loading of more than 12,500 metric tonnes of crude or persistent oil onto ships along British Columbia's north coast. It does nothing to stop ships carrying other hazardous materials or from oil tankers transiting along the coast. It's just the loading and unloading. The size is chosen for a specific purpose. We need to be clear in what is being restricted here and how it affects things.

Also, not all First Nations in B.C. are saying this. We need to be honest about that.

We have a lot of lobbyists, a lot of foundations, that are trying to land lock Canada, specifically this area, on getting their oil to market. Why? Because who is our biggest customer, and who are the only people we can deal with? The Americans. What is that doing to market? And who is funding that? It's common knowledge that you have the Americans, the Tides Foundation, the Rockefellers, Google, Coca-Cola that are all playing

embauchés pour nettoyer le pétrole. C'est ce que notre peuple a vécu et ce qu'il a retiré de cela.

On nous accuse de faire des compromis, d'être des vendus et tout le reste. Non. C'est notre terre. Qui est mieux placé pour nettoyer la terre que ceux qui y habitent? C'est une activité qui inspire la fierté chez les gens. C'est en nous appuyant sur cette fierté que nous avons pu nettoyer le pétrole déversé. L'effort se poursuit, à notre rythme, avec l'aide qu'on nous accorde, sans que Husky nous demande sans cesse combien cela va coûter. Elle nous demande plutôt : « Êtes-vous satisfait du nettoyage qui a été effectué jusqu'à présent? Laissez-nous savoir quand vous le serez. Nous continuerons à vous aider. »

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Tout s'est bien terminé dans ce cas-là, soit, mais comme vous devez bien le savoir, l'histoire du déversement du *Nathan Stewart* ne s'est pas aussi bien terminée. Il a fallu 18 heures pour que les activités de nettoyage commencent, et certaines pêches de la nation touchée sont encore affectées. Vous devez comprendre que le risque n'est pas nul. C'est le gagne-pain des gens qui est menacé. Êtes-vous en train de dire que les nations côtières devraient faire ce sacrifice?

**M. Wapass :** Je ne le vois pas comme un sacrifice, madame. Ce n'est pas du tout ce que je dis. Mais je ne crois pas nécessairement que l'environnement et l'économie devraient être opposés. J'estime que le développement prudent et la consultation dans l'élaboration de normes exemplaires pourraient contribuer à la résolution de beaucoup de problèmes ainsi qu'à la protection de l'environnement.

La version actuelle du projet de loi C-48 interdit aux pétroliers transportant plus de 12 500 tonnes métriques de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants de s'arrêter ou de décharger du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants aux ports dans les installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, et il interdit le chargement de plus de 12 500 tonnes métriques de ces hydrocarbures sur des bâtiments le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. Il n'empêche aucunement les navires transportant d'autres matières dangereuses ou encore les pétroliers de transiter par la côte. Seuls le chargement et le déchargement sont visés. Le volume maximal n'a lui non plus été choisi au hasard. Il faut que nous soyons clairs sur les restrictions qui seront imposées et leurs éventuelles répercussions.

J'ajouterais également que pas toutes les nations de la Colombie-Britannique disent la même chose. Soyons honnêtes là-dessus.

Il y a toutes sortes de lobbyists et de fondations qui voudraient enclaver le Canada, plus précisément, cette région-là du Canada, et empêcher son pétrole de se rendre au marché. Pourquoi? Qui est notre plus important client, qui sont les seuls avec qui nous pouvons faire affaire? Les Américains. Quelle incidence cela a-t-il sur le marché? Qui finance ces initiatives? Il est bien connu que des intérêts américains — la fondation Tides,

interference in regard to the livelihood of many people here in Canada, if not all.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you for your answers.

**Mr. Swampy:** I can also elaborate. When the 31 communities that signed to support the project reviewed the application, they were confident there wasn't going to be a spill. We were in negotiations with four other First Nations along the northern coast who wanted the terminal. They knew that throughout the years of consultation, there was a lot of resources and a lot of commitment by the company to put in money for costal and environmental and marine safety. And they knew that safety and integrity of the project, including the safe ports that were going to be there — the deep safe ports, much wider channels than exist in the Vancouver mainland — were going to be safe and there weren't going to be any spills. The risk assessment was somewhere to the tune of one spill in 300 years.

We think the fearmongering has got the best of the coastal communities, and we don't feel that they have been educated enough about the kind of integrity and resources that are being applied to this project. We think that the prospect of a spill is unfounded, in our minds, and we think without Northern Gateway, the risk of a spill occurring with passing tankers, as well as existing boats that go through the Hecate Strait, is far more dangerous now than it has ever been.

**Senator Simons:** *Tansi.* I'm proud to represent Treaty 6 territory here. Mr. Buffalo and Mr. Swampy, you're from the Samson First Nation. Samson has been dealing with having an oil economy for decades now. Your First Nation has learned that there are pros and cons to having all of that wealth to deal with. There are social problems that sometimes arise from that sudden influx of money, too. I'm just wondering to what extent you think some of the resistance in British Columbia from the First Nations that are opposed to pipeline development isn't just environmental but that they're concerned that resource-based economies will disrupt their traditional way of life. Not just their fisheries and ecotourism, but it will upset a balance. Is there a leadership role that you think Samson can play in explaining how your First Nation has dealt with some of the issues around a resource economy?

**Mr. Buffalo:** Thank you for the question, senator. I appreciate you acknowledging Samson. We did have a world-class oil field. At the time, our people didn't understand the industry. We have learned the hard way how industry took an advantage, and as well the federal government. Despite all the social pathologies that came with a heavy influx of money, we are very proud of

les Rockefeller, Google, Coca-Cola et autres — se mêlent du gagne-pain d'un bon nombre de Canadiens, sinon tous.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Merci de vos réponses.

**M. Swampy :** J'aurais quelque chose à ajouter. Lorsque les 31 collectivités qui ont manifesté leur appui au projet ont étudié la demande, elles avaient confiance qu'il n'y aurait aucun déversement. Nous étions en négociations avec quatre autres Premières Nations de la côte nord qui voulaient le terminal. Elles savaient bien que durant les années qu'ont prises les consultations, d'importantes ressources ont été affectées et d'importants engagements ont été pris par la compagnie en vue de protéger les environnements côtier et marin. Elles savaient également qu'en raison de la sûreté et de l'intégrité du projet — dont la construction de ports sécuritaires beaucoup plus profonds que ceux que l'on retrouve sur la partie continentale de Vancouver —, elles seraient protégées contre tout éventuel déversement. Selon l'évaluation des risques, on devait s'attendre à un déversement tous les 300 ans.

À force d'entendre des propos alarmistes, il semble que les localités côtières aient fini par y croire; je pense qu'elles n'ont pas été suffisamment sensibilisées quant à l'intégrité du projet et aux ressources qui y sont affectées. Selon nous, il n'y a pas vraiment lieu de craindre un déversement, et à notre avis, sans le Northern Gateway, le risque d'un déversement causé par un pétrolier en transit ou par un des bateaux qui traversent actuellement le détroit d'Hecate est bien plus élevé qu'il ne l'a jamais été.

**La sénatrice Simons :** *Tansi.* Je suis fière de représenter le territoire du Traité n° 6 devant le comité. Monsieur Buffalo, monsieur Swampy, vous appartenez à la nation Samson. C'est une nation qui entretient une économie pétrolière depuis déjà des décennies. Votre nation a appris à connaître tous les avantages et les inconvénients associés à la gestion d'une si grande richesse. L'exploitation soudaine d'une nouvelle source de revenus entraîne parfois certains maux sociaux. En fait, je me demande dans quelle mesure la résistance, en Colombie-Britannique, d'un certain nombre de Premières Nations au développement de pipelines est attribuable non pas à des craintes d'ordre environnemental mais plutôt à un souci que la création d'économies fondées sur les ressources ne perturbe leur mode de vie traditionnel. Peut-être pensent-elles que cela perturberait un équilibre, plutôt que leurs pêches et l'écotourisme. Pensez-vous que la nation Samson pourrait jouer un rôle de leadership en expliquant comment elle a su relever certains des défis associés à la création d'une économie fondée sur les ressources?

**M. Buffalo :** Je vous remercie de la question, sénatrice. Je vous suis reconnaissant d'avoir nommé la nation Samson. Il est vrai que nous avons un champ pétrolifère de calibre mondial. Au début, nos membres comprenaient mal l'industrie. Nous avons dû apprendre à la dure lorsque l'industrie a voulu profiter de nous, tout comme, d'ailleurs, le gouvernement fédéral.

Peace Hills Trust, Peace Hills Insurance, and we have our own trust fund, which had to go through the legal court. It is now the Kisoniyaminaw Heritage Trust Fund, which is now being controlled by Samson Cree.

As far as protecting the environment and the balance, it's very difficult. In 2016, the Indian Resource Council hosted a conference called Pipeline Gridlock. It was to talk about the issues of the pipeline. We had a lot of industry come and some government that hid in the corners and in the shadows and didn't really want to talk. And the same with industry; they didn't really want to talk. But they knew we had to sit down. So it was kind of like a bad sock hop. We had industry on the one side and First Nation leadership on the other side. But by the end of the second day, those tables were talking. They were talking to one another.

At the conference, I was approached by an elder from the Haida Gwaii, and he presented me a traditional halibut fish hook, and he put it around my neck. He said, "I'm here to listen. I just want you to protect our dinner table." Given the chance that these communities will have the resources to protect what feeds them, using that legislation to invite them to help create policy to regulate catastrophes such as a tanker breach, that's what they need. They need that type of resource. One, they're going to work. They're not sitting there making totem poles and carvings, no. They want to protect what's there, their dinner table, their food, their fish. They want to do that, but we've got to give them that opportunity. That's what I took from his message. He said, "Our people want this." He told me the people want economic development. They want a better future for a lot of it.

I'll tell you, the Indian Act is so restricting. If anyone in this room thinks the Indian Act is good for Indigenous people, we need to go talk outside, because it's very constricting and binding, and it's policy that we don't like. One, because we didn't help create it. It's a system that's set up to fail. When we talk about economic development and where it hurts us, of course we're going to stand up and say something.

So the balance, yes, I'm positive we can make it work. As you've heard, the relationship between Thunderchild First Nation and Husky was about communication and talking and come to a resolve. There are catastrophes everywhere. My friend Rick Jerome works in a Diavik diamond mine and he talks about how he gets to the bottom of the pit, in the North of Canada, in the Arctic. That's crazy, if you have ever seen a diamond mine

Malgré toutes les pathologies sociales découlant d'une soudaine rentrée de fonds importants, nous sommes très fiers de la Peace Hills Trust, et de Peace Hills Insurance, et nous avons notre propre fonds en fiducie, qui a dû passer par les tribunaux. C'est maintenant le Kisoniyaminaw Heritage Trust Fund, contrôlé par la nation crie de Samson.

En ce qui concerne la protection de l'environnement et l'équilibre, ce n'est pas facile. En 2016, le Conseil des ressources indiennes a tenu une conférence intitulée Pipeline Gridlock. Elle portait sur la question des oléoducs. De nombreux représentants de l'industrie y ont assisté, alors que ceux du gouvernement restaient dans l'ombre, à l'arrière de la pièce, sans parler à personne. Les représentants de l'industrie ne voulaient pas vraiment nous parler non plus, mais ils savaient qu'ils devaient s'asseoir avec nous. C'était comme assister à une danse au secondaire. Il y avait les représentants de l'industrie d'un côté et les dirigeants des Premières Nations de l'autre. Mais d'ici la fin de la deuxième journée, on avait brisé la glace. Les gens avaient commencé à parler.

À la conférence, j'ai été abordé par un aîné de Haida Gwaii, qui m'a présenté un hameçon à flétan traditionnel, qu'il m'a placé autour du cou. Il m'a dit : « Je suis venu pour écouter. Je vous demande seulement de protéger nos sources d'alimentation. » Étant donné l'occasion qu'auront ces collectivités d'avoir les ressources nécessaires pour protéger leurs sources d'alimentation, ce qu'il leur faut maintenant, c'est une loi qui leur permettra d'éviter au maximum les catastrophes telles qu'un déversement de pétrole. C'est le genre de ressource qu'il leur faut. Premièrement, ils auront du travail à faire. Ils ne seront pas assis à tailler des totems ou des gravures. Ils veulent protéger leurs acquis, leurs sources d'alimentation, leur nourriture, leurs poissons. C'est ce qu'ils veulent, mais nous devons leur en donner l'occasion. C'est ce que j'ai retenu de ce que l'aîné m'a dit. Il m'a dit : « C'est ce que nous voulons. » Il m'a dit que les gens sont favorables au développement économique. Pour beaucoup, ils veulent un avenir meilleur.

Je n'ai pas besoin de vous dire à quel point la Loi sur les Indiens est contraignante. S'il y a quelqu'un ici qui pense que la Loi sur les Indiens sert bien les peuples autochtones, je l'inviterais à discuter à l'extérieur de la salle parce que j'estime qu'elle est très contraignante et restrictive. C'est une politique que nous opposons, tout d'abord, parce que nous n'y avons pas contribué. C'est un système qui est voué à l'échec. Cela dit, il va sans dire que nous nous tiendrons debout et nous dirons quelque chose si le développement économique commence à nous nuire.

Voilà pourquoi je suis convaincu qu'il y a un moyen de maintenir un équilibre. Comme vous l'avez déjà entendu, les liens entre la nation Thunderchild et Husky reposaient sur la volonté de communiquer et d'arriver à des solutions communes. Il y aura toujours des catastrophes. Mon ami Rick Jerome travaille dans la mine de diamant Diavik; il me raconte comment il travaille au plus profond de la mine, dans le Nord du Canada, dans

like that. Yes, I got my wife a diamond, but there's a lot of that stuff happening all over the world. There are catastrophes happening everywhere, but we turn a blind eye. It's not the oil and gas industry that's going to hurt the salmon and fish and marine life. If we get the opportunity, I think we can all work to something.

**The Chair:** With that, I will turn to a senator who knows something about catastrophes. From the province of Quebec, Lac-Mégantic was quite the catastrophe.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** Thank you very much to our four guests for joining us. I want to congratulate you on taking charge of your communities' economic development. I was involved in developing the James Bay and Northern Quebec Agreement in the 1970s. For the Quebec Crees, that agreement ensured that today, their community has an enviable economic structure, even in the eyes of southern Quebec communities.

A little bit earlier, I asked the minister whether the department had carried out a study on the economic impact of the prohibition this bill will impose. He seems to have said that it did, as he talked about zero cost. You must be aware of the two pipeline projects of Northern Gateway and Eagle Spirit. We are talking about investments of \$24 billion. Do you think those projects will be feasible, given this bill?

[English]

**Mr. Dumont:** Thank you. There is a generalization of spills, like one spill is going to completely destroy the environment, and that's not so. We have to be prepared, which we —

[Translation]

**Senator Boisvenu:** The question is not about that. I will speak slowly.

[English]

We have two projects, two pipelines. Eagle Spirit represents \$16 billion of investment. The government backtracked on the other one, Northern Gateway.

**Mr. Dumont:** Northern Gateway. They pulled their certificate.

**Senator Boisvenu:** But the Eagle Spirit pipeline, is that project dead or not?

l'Arctique. C'est de la folie, comme le sait tout le monde qui a déjà vu une telle mine de diamant. C'est vrai, j'ai offert un diamant à ma femme, mais il y a des activités comme celles-là partout dans le monde. Il y a des catastrophes partout, tout le temps, mais on détourne le regard. Ce n'est pas le secteur pétrolier et gazier qui va nuire au saumon, au poisson, ou à la vie marine. Si l'occasion se présente, j'estime que nous pouvons tous arriver à quelque chose, ensemble.

**Le président :** Sur ce, j'aimerais maintenant accorder la parole à un sénateur qui s'y connaît en catastrophes. Ce qui s'est passé à Lac-Mégantic, au Québec, était bel et bien une catastrophe.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Merci beaucoup à nos quatre invités d'être parmi nous. Je tiens à vous féliciter pour la prise en charge du développement économique de vos communautés. J'ai été impliqué dans le développement de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois dans les années 1970. Pour les Cris du Québec, cette convention a été le véhicule qui a fait en sorte qu'aujourd'hui, cette communauté a une structure économique enviable, même aux yeux des communautés du Sud du Québec.

Un peu plus tôt, j'ai posé la question au ministre pour savoir si le ministère avait fait une étude d'impact économique sur l'interdiction que ce projet de loi va imposer. Il semble avoir affirmé que c'était le cas, parce qu'il a parlé d'un coût nul. Vous devez être au courant des deux projets d'oléoduc Northern Gateway et Eagle Spirit; il s'agit d'investissements de 24 milliards de dollars. Selon vous, avec ce projet de loi, ces projets seront-ils réalisables?

[Traduction]

**M. Dumont :** Je vous remercie. Certains généralisent au sujet des déversements, laissant entendre qu'un seul déversement détruirait complètement l'environnement, et ce n'est pas le cas. Nous devons être préparés, ce que nous...

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** La question n'est pas là. Je vais parler lentement.

[Traduction]

Nous avons deux projets, deux pipelines. Eagle Spirit représente un investissement de 16 milliards de dollars. Le gouvernement a fait marche arrière sur l'autre, Northern Gateway.

**M. Dumont :** Northern Gateway. Ils ont retiré leur certificat.

**Le sénateur Boisvenu :** Mais le pipeline Eagle Spirit, ce projet est-il mort ou pas?

**Mr. Dumont:** It's proposed.

**Senator Boisvenu:** With that project, will that pipeline go on to construction or not?

**Mr. Dumont:** We don't know that yet.

**Senator Boisvenu:** Because the end of the pipeline is near Prince Rupert. And that will be included in that bill, isn't it?

**The Chair:** He is asking will Bill C-48 kill — if it passes, it will obviously kill your pipeline, right?

**Mr. Wapass:** Yes.

**The Chair:** Sorry, Senator Boisvenu, we were not quite understanding.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** So the economic impact of this bill will be huge for your communities. Although the minister told us there is no impact, that is not quite the reality you will experience, right?

[*English*]

**Mr. Dumont:** Exactly. That's not what is going to happen because it's going to affect all the communities on the north coast.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** What will be the long-term losses for your communities if this bill is passed in its current form?

[*English*]

**Mr. Dumont:** As partners to the pipeline, it would be huge, like billions of dollars of losses to all the communities on the north coast.

**Mr. Swampy:** There was a study about how much money we'd lose from our inability to be able to get the oil to foreign markets. That's clearly a very large number in itself. If we take the ratio of all of the individuals who work in the oil and gas industry, right now we have 11,900 self-identified Aboriginal people working in the oil and gas industry. We have some \$200 million worth of oil revenues that are received from members of the Indian Resource Council. So the amount of return, that we did a calculation on, adds up to a family of six losing \$18,000 a year. It's not little amounts of money. When you lose that amount of money, the back take or the filling in of that loss is going to be made by the Canadian taxpayers through welfare payments and through social programs that government is going to have to fund for people who are out of work and have

**M. Dumont :** C'est un projet.

**Le sénateur Boisvenu :** Dans le cadre de ce projet, ce pipeline sera-t-il construit ou non?

**M. Dumont :** On ne le sait pas encore.

**Le sénateur Boisvenu :** Parce que le bout du pipeline est près de Prince Rupert et sera couvert par ce projet de loi, n'est-ce pas?

**Le président :** Il demande si le projet de loi C-48 — s'il est adopté — va mettre fin à votre pipeline. Manifestement, n'est-ce pas?

**M. Wapass :** Oui.

**Le président :** Désolé, sénateur Boisvenu, nous avons tardé à comprendre.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** L'impact économique de ce projet de loi sera donc énorme pour vos communautés. Quand le ministre nous dit qu'il n'y a aucun impact, ce n'est pas tout à fait la réalité que vous allez vivre, n'est-ce pas?

[*Traduction*]

**M. Dumont :** Exactement. Cela ne va pas se passer ainsi parce que toutes les collectivités de la côte Nord seront touchées.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** Quelles seront les pertes à long terme pour vos communautés si ce projet de loi est adopté dans sa version actuelle?

[*Traduction*]

**M. Dumont :** En tant que partenaires du pipeline, ce serait d'énormes pertes, de l'ordre de milliards de dollars, pour toutes les collectivités de la côte Nord.

**M. Swampy :** Il y a eu une étude sur le montant d'argent que nous perdrons si nous ne pouvons pas acheminer le pétrole vers les marchés étrangers. C'est clairement un très gros montant en soi. Si nous prenons le ratio de toutes les personnes qui travaillent dans l'industrie pétrolière et gazière, nous avons actuellement 11 900 personnes qui se déclarent Autochtones qui travaillent dans l'industrie pétrolière et gazière. Environ 200 millions de dollars de recettes pétrolières sont reçus des membres du Conseil des ressources indiennes. Donc, la somme que cela rapporte, que nous avons bien calculée, correspond à une famille de six personnes qui perd 18 000 \$ par année. Ce n'est pas peu d'argent. Lorsque vous perdez une telle somme, ce sont les contribuables canadiens qui prennent le relais ou compensent pour la perte au moyen de prestations d'aide sociale

nothing to do. The family structure is destroyed. This is what we are trying to achieve, to bring the family structure back. We can't do that if we have the largest industry in Canada hindered by this ridiculous ban. It's almost like a despot in a third world country controlling its people by saying they can't do this, zero, no tolerance. It's just ridiculous.

**Senator Plett:** I was going to touch on the economic loss as well but I'll move in a different direction. I know you were here for most of the minister's testimony, but I want to read a part of his testimony. It's only a very short part. The minister said:

Senators, you should know that I am well aware there are a variety of viewpoints among Indigenous communities on this issue. I know in particular the two coastal communities, the Lax Kw'alaams and the Nisga'a, are opposed to Bill C-48. Furthermore, I know that you will hear from Eagle Spirit proponents and the Aboriginal Equity Partners. It is important that you consider their views, as I did, but I will note these two groups — Eagle Spirit and Aboriginal Equity Partners — represent private commercial interests and I do not see them as being in the same category as coastal First Nations and Indigenous communities. The stakes are very different for private sector interests than for communities who would see potentially their livelihoods, culture and way of life imperiled by a serious oil spill.

Your testimony, gentlemen, clearly contradicts his assertion. For a government that claims to be pro-First Nations and pro-jobs, I find the minister's depiction of your opposition, quite frankly, to be offensive. Do you feel that the government has actually taken the time to understand your concerns and positions, and are your livelihoods any less important than the livelihoods that the minister claims to be protecting?

**Mr. Swampy:** I'll answer the first part. When the minister says "in my discussions with them," I hate to say this but he has no discussions with us. He has never entered into discussions with us.

**Senator Plett:** That was going to be one of my questions. Thank you.

**Mr. Swampy:** We have evidence of these letters throughout 2016 when the tanker moratorium was introduced and when Northern Gateway was cancelled to meet with us. He would not meet with us. We have these letters if you want to take them as evidence towards that statement.

et de programmes sociaux que le gouvernement va devoir financer pour les gens qui sont sans emploi et n'ont rien à faire. La structure familiale est détruite. C'est ce que nous essayons de faire, rétablir la structure familiale. Nous ne pouvons pas faire cela si la plus grande industrie au Canada est entravée par cette interdiction ridicule. C'est presque comme un despote dans un pays du tiers monde qui contrôle son peuple en disant qu'il ne peut pas faire cela et qu'il n'y aura aucune tolérance. C'est simplement ridicule.

**Le sénateur Plett :** J'allais également parler de la perte économique, mais je vais changer de direction. Je sais que vous étiez ici pendant la majeure partie du témoignage du ministre, mais j'aimerais lire une partie de son témoignage. Ce n'est qu'une partie très courte. Le ministre a dit :

Sénateurs, sachez que je sais très bien qu'il y a divers points de vue au sein des communautés autochtones sur cette question. Je sais en particulier que les deux collectivités côtières, les Lax Kw'alaams et les Nisga'as, s'opposent au projet de loi C-48. De plus, je sais que vous entendrez les promoteurs d'Eagle Spirit et Aboriginal Equity Partners. Il est important que vous teniez compte de leurs points de vue, comme je l'ai fait, mais je ferai remarquer que ces deux groupes — Eagle Spirit et Aboriginal Equity Partners — représentent des intérêts commerciaux privés et je ne les considère pas comme appartenant à la même catégorie que les communautés côtières autochtones ou membres des Premières Nations. Les enjeux sont très différents pour les intérêts du secteur privé que pour les communautés qui pourraient voir leurs moyens de subsistance, leur culture et leur mode de vie menacés par une grave marée noire.

Votre témoignage, messieurs, contredit clairement son affirmation. Pour un gouvernement qui prétend défendre les Premières Nations et les emplois, je trouve très franchement offensante la description que fait le ministre de votre opposition. Pensez-vous que le gouvernement a pris le temps de comprendre vos préoccupations et vos positions, et vos moyens de subsistance sont-ils moins importants que ceux que le ministre prétend protéger ?

**M. Swampy :** Je vais répondre à la première partie. Quand le ministre dit « lors de mes discussions avec eux », je déteste dire cela, mais il n'a pas de discussions avec nous. Il n'a jamais discuté avec nous.

**Le sénateur Plett :** J'allais le demander. Merci.

**M. Swampy :** Nous avons des preuves de lettres de demande de rencontre tout au long de 2016, lorsque le moratoire sur les pétroliers a été instauré et que Northern Gateway a été annulé. Il ne voulait pas nous rencontrer. Nous avons ces lettres si vous voulez les prendre comme preuve de cette déclaration.

**Senator Plett:** If you could, through the clerk, we would appreciate that.

**Mr. Swampy:** We were very frustrated with the fact that he would not meet with us as a group, would not respect our position and wouldn't take into account the fact that 70 per cent of the communities along the Northern Gateway pipeline corridor were partners in that project.

**Mr. Wapass:** I'd like to add, as the Indian Resource Council, who I represent, the answer to your question is that we come from a community that just started getting involved not too long ago in the oil and gas industry. We have come from a dire situation regarding our economy in our community, and we have been able to turn it around, not because of oil as the market fell. It went bad on us just when we were starting to get involved. I know of other First Nations who have compensated, because we have to understand and we have to know that we are already underfunded as First Nation peoples when it comes to programs and services within our respective communities. We don't get enough in education, and we don't get enough in health. When it comes to retaining our language, to developing a school that is going to be devoted to your language and culture, because of what the residential schools did, that money doesn't come from government to build those schools; it comes from wherever you can grab your money from to try to reclaim your culture and language. What this bill does is it takes away from those opportunities and makes us further dependent on government handouts, and then we get accused of not wanting to do enough or do anything for ourselves as First Nations people. So we are all painted with the same brush. It doesn't matter that we may talk about B.C. Their situation is no different than our situation where I come from in Saskatchewan as a First Nation. They get the same money we do. Everybody is underfunded.

**Senator Plett:** I'm from Manitoba —

**Mr. Wapass:** When we signed our contribution funding agreements, we agreed to administer poverty on behalf of government. Doesn't matter which government. That's what happens. Any little piece of economic development and opportunity we can get to move our benchmark a little further, we have to support it, not as a business but as a livelihood to get out of poverty.

**Senator Plett:** Have you had discussions with the Indigenous groups that are supporting the tanker ban? I'm sure you have. Is there any chance of coming to some common ground on this issue, or is this, like the minister says — I think to one of the senators opposite asked a question about a possible amendment, and he said, really, there was nothing that could be done to amend — Senator Miville-Dechéne. "Is there anything that can

**Le sénateur Plett :** Si vous pouviez les remettre à la greffière, nous vous en serions reconnaissants.

**M. Swampy :** Nous étions très contrariés qu'il ne nous rencontre pas en tant que groupe, qu'il ne respecte pas notre position et qu'il ne tienne pas compte du fait que 70 p. 100 des collectivités le long du corridor pipelinier Northern Gateway étaient partenaires dans ce projet.

**M. Wapass :** J'aimerais ajouter, en tant que membre du Conseil des ressources indiennes, que je représente, que la réponse à votre question est que nous venons d'une collectivité qui vient tout juste de commencer à s'impliquer dans l'industrie pétrolière et gazière. Nous étions dans une situation économique désastreuse dans notre collectivité et nous avons réussi à la redresser, non pas à cause du pétrole, puisque le marché a chuté. Les choses ont mal tourné pour nous au moment où nous commençons à nous impliquer. Je connais d'autres Premières Nations qui ont compensé parce que nous devons comprendre et savoir que les programmes et les services dans les collectivités respectives des peuples autochtones sont déjà sous-financés. Nous ne recevons pas assez dans les domaines de l'éducation et de la santé. Lorsqu'il s'agit de conserver sa langue, de créer une école qui se consacrera à sa langue et à sa culture, en raison de ce que les pensionnats ont fait, l'argent pour construire ces pensionnats ne vient pas du gouvernement; il vient de partout où l'on peut obtenir de l'argent pour essayer de récupérer sa culture et sa langue. Ce que ce projet de loi fait, c'est nous priver de ces possibilités et nous rendre encore plus dépendants de l'aide du gouvernement. Ensuite, on nous accuse de ne pas en faire assez ou de ne rien faire pour nous-mêmes comme membres des Premières Nations. Nous sommes donc tous mis dans le même panier. Peu importe que nous parlions de la Colombie-Britannique. La situation des Premières Nations là-bas n'est pas différente de la nôtre, d'où je viens en Saskatchewan. Elles reçoivent le même financement que nous. Tout le monde est sous-financé.

**Le sénateur Plett :** Je viens du Manitoba...

**M. Wapass :** Lorsque nous avons signé nos accords de contribution, nous avons accepté d'administrer la pauvreté au nom du gouvernement. Peu importe le gouvernement, c'est ce qui arrive. Nous devons soutenir le moindre développement économique et la moindre possibilité qui nous est offerte d'avancer, non pas comme une activité commerciale, mais comme un moyen de subsistance pour sortir de la pauvreté.

**Le sénateur Plett :** Avez-vous discuté avec les groupes autochtones qui sont en faveur de l'interdiction des pétroliers? Je suis certain que vous l'avez fait. Y a-t-il une chance d'en arriver à un terrain d'entente sur cette question, ou s'agit-il, comme le ministre l'a dit — je pense, lorsque l'un des sénateurs d'en face a posé une question sur un amendement possible —, il a dit, vraiment, qu'il n'y avait pas de changement possible. La

be done?” and he said, “Well, no, really, there is no amendment.” Is there no common ground that can be reached?

**Mr. Swampy:** I think the first and biggest step we have to take is to educate and inform these First Nations who are against tankers, pipelines and terminals that deliver bitumen from the oil sands. I say that because most of them are inundated by foreign-funded environmentalists who did a great job in fearmongering these communities. The first thing they say to these chiefs, councils and community members is, “Don’t meet with these guys because they will tell you lies like you wouldn’t believe.” I take an example of a lot of the community members who weren’t part of the 31 First Nations that are now supporting oil and gas.

Steps have to be taken first. I always say that if a First Nation chief can understand and appreciate the kind of resources and efforts that companies take to protect our environment, to safely transport this oil and the integrity of the regulations they have to ensure that there is not a spill, they tend to support it. They were going to spend \$300 million on coastal environmental protection over the construction of the terminal and \$400 million over marine protection. That’s why there were so many First Nations we were talking to who wanted to host the terminal. That’s why Lax Kw’alaams understands there is a lot of money there that these companies are willing to spend.

These are Canadians. It’s not called TransCanada because it’s owned by China. Enbridge — they are all Canadians who work hard and want to protect our environment and do the right things. They will spend that kind of money. It’s the oil producers who are willing to pay that capped-up toll rate because they know the money is going to environmental protection.

**Mr. Wapass:** We have to ask the question: Are some First Nations in B.C. or elsewhere against? They want Bill C-48 because they are against pipeline development or oil tanker transportation, or is it how it was introduced and how it played out? Because you go back to these First Nations, and you look at the ones that have launched the court case, they are very pro-business. They are about business. So you can’t tell me for one second that they would be against the potential of looking into it. So what is causing that feeling? Don’t interpret what’s going on as there being nothing that can be done to build world-class standards of marine safety and so on.

**Senator Plett:** Thank you.

sénatrice Miville-Dechêne a demandé s’il avait quelque chose à faire et il a dit que non, qu’il n’y avait pas d’amendement. N’y a-t-il pas de terrain d’entente possible?

**M. Swampy :** Je pense que la première et la plus importante mesure que nous devons prendre est de sensibiliser et d’informer les Premières Nations qui sont contre les pétroliers, les pipelines et les terminaux qui livrent le bitume provenant des sables bitumineux. Je dis cela parce que la plupart d’entre eux sont assiégés par des environnementalistes financés par l’étranger qui ont admirablement réussi à semer la peur dans ces collectivités. La première chose qu’ils disent aux chefs, aux conseils et aux membres de la collectivité, c’est : « Ne rencontrez pas ces gens-là parce qu’ils vont vous raconter des mensonges à peine croyables .» Je prends pour exemple beaucoup de membres de la collectivité qui ne font pas partie des 31 Premières Nations qui appuient maintenant l’exploitation du pétrole et du gaz.

Il faut faire certaines choses en premier. Je dis toujours que, si un chef de Première Nation peut comprendre et apprécier le genre de ressources et d’efforts que les entreprises déploient pour protéger l’environnement et transporter le pétrole en toute sécurité et l’intégrité de la réglementation qui les encadre pour garantir qu’il n’y aura pas de déversements, il a tendance à être d’accord. Ils allaient dépenser 300 millions de dollars pour la protection de l’environnement côtier pendant la construction du terminal et 400 millions de dollars pour la protection marine. C’est pour cette raison qu’il y avait tant de Premières Nations à qui nous parlions qui voulaient accueillir le terminal. C’est pour cette raison que les Lax Kw’alaams comprennent qu’il y a là beaucoup d’argent que ces entreprises sont prêtes à dépenser.

Ce sont des Canadiens. L’entreprise ne s’appelle pas TransCanada parce qu’elle appartient à la Chine. Enbridge — ce sont tous des Canadiens qui travaillent fort, qui veulent protéger notre environnement et qui font le nécessaire. Ils vont dépenser autant d’argent. Ce sont les producteurs de pétrole qui sont prêts à payer ce taux plafonné parce qu’ils savent que l’argent servira à protéger l’environnement.

**M. Wapass :** Nous devons nous demander si certaines Premières Nations de la Colombie-Britannique ou d’ailleurs s’opposent à l’exploitation pétrolière. Elles appuient le projet de loi C-48 parce qu’elles s’opposent à la construction d’oléoducs ou au transport du pétrole par pétrolier ou en raison de la façon dont il a été présenté et du déroulement des choses? Parce que, si on examine ces Premières Nations et qu’on regarde celles qui ont intenté des poursuites judiciaires, elles sont très favorables aux affaires. Elles sont axées sur les affaires. Par conséquent, vous ne pouvez absolument pas me dire qu’elles s’opposeraient à la possibilité d’examiner la question. Donc, qu’est-ce qui est à l’origine de ce sentiment? Il ne faut pas interpréter ce qui se passe comme s’il n’y a rien à faire pour établir des normes de sécurité maritime de calibre mondial, et ainsi de suite.

**Le sénateur Plett :** Merci.

As a closing comment, since the minister started off his presentation to us being quite political, I will make a political comment here. The Conservative Party of Canada believes in the responsible production and development of oil and gas in our country, including in Saskatchewan, Alberta and British Columbia.

**Senator Galvez:** I was not going to ask a question related to the oil and oil sands, but you have spoken so much that I don't have a choice. But before I do that, I just want to say that when you said that there was a diver in the diamond mine, and when you said that the Indian Act — you will take us out to discuss it, we think and we laugh, but I don't want to laugh. I want to cry. I'm really upset that we joke about these things, because there is nothing to joke about. It is really —

Turning to my question, we have the upstream and we have the downstream of the oil. So the oil is there very high in the north of Alberta, and then you have the passage through to the open waters in British Columbia, the zone of the moratorium. Because I know about this, there is a professor in Manitoba named Stéphane M. McLachlan. He wrote a big report called *Environmental and Human Health Implications of the Athabasca Oil Sands for the Mikisew Cree First Nation and Athabasca Chipewyan First Nation in Northern Alberta*. In this study, wildlife, which is part of the diet of the people there, was tested for environmental contaminants — heavy metals, polyaromatic hydrocarbons — and they were found in muskrat, ducks and moose. There were concerns for the health of the children.

So we have the people out there who say there is impact; that when there is oil, there is impact. Then we have the people in British Columbia saying there is impact on the coast. I am very happy that you have found your balance and an agreement with a private company that receives money from all over the world. You just said China, the United States —

**The Chair:** No, he did not.

**Senator Galvez:** Well, there are some other industries —

**The Chair:** Could you get to a question? We have got a while here.

**Senator Galvez:** Could you please try to explain why we have such a variety of opinions? When you explain traditional life and living in the circle with the environment, sometimes it's evident and sometimes it's less evident to understand this.

En guise de conclusion, étant donné que le ministre a commencé sa présentation de façon très politique, je ferai également une observation politique. Le Parti conservateur du Canada estime qu'il est possible de produire et d'exploiter du pétrole et du gaz de façon responsable au Canada, notamment en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique.

**La sénatrice Galvez :** Je n'allais pas poser de question sur le pétrole et les sables bitumineux, mais vous en avez tellement parlé que je n'ai pas le choix de le faire. Toutefois, je tiens d'abord à dire que, lorsque vous avez parlé de la personne plongeant au fond de la mine de diamants et que vous avez dit que la Loi sur les Indiens — vous allez nous en parler, nous allons y réfléchir et en rire, mais je ne veux pas en rire. J'ai envie de pleurer. Je suis vraiment contrariée que nous plaisantions à ce sujet parce qu'il n'y a rien de drôle. C'est vraiment...

En ce qui concerne ma question, dans l'industrie pétrolière, il y a l'amont et l'aval. Le pétrole est situé très au nord de l'Alberta, puis il traverse les eaux libres de la Colombie-Britannique, soit la zone visée par le moratoire. Je suis au courant de cette réalité. Stéphane M. McLachlan, un professeur au Manitoba, a rédigé un rapport volumineux intitulé *Environmental and Human Health Implications of the Athabasca Oil Sands for the Mikisew Cree First Nation and Athabasca Chipewyan First Nation in Northern Alberta*. Dans le cadre de cette étude, les animaux sauvages, qui font partie de l'alimentation de la population de cette région, ont fait l'objet de tests pour déterminer s'ils contenaient des contaminants environnementaux — des métaux lourds, des hydrocarbures polyaromatiques. On en a trouvé dans le rat musqué, le canard et l'original. On s'inquiétait de la santé des enfants.

Il y a donc des gens qui disent que cette industrie a une incidence, soit que l'exploitation pétrolière a des répercussions. Ensuite, les habitants de la Colombie-Britannique disent que cette industrie a des répercussions sur la côte. Je suis très heureuse que vous ayez trouvé un juste équilibre et conclu un accord avec une société privée qui reçoit de l'argent de partout dans le monde. Vous venez de dire que la Chine, les États-Unis...

**Le président :** Non, il ne l'a pas fait.

**La sénatrice Galvez :** Eh bien, il y a d'autres industries...

**Le président :** Pourriez-vous poser une question? Nous attendons depuis un moment déjà.

**La sénatrice Galvez :** Pourriez-vous tenter d'expliquer pourquoi il existe des opinions aussi variées? Parfois, il est facile de comprendre vos explications sur la vie traditionnelle et le fait de vivre de façon circulaire avec l'environnement, mais, parfois, c'est moins facile.

**Mr. Buffalo:** Thank you for the question. And I didn't mean to make anyone laugh, but I'm very passionate about how the Indian Act hurts our people. And if you don't agree with me on that —

**Senator Galvez:** I agree.

**Mr. Buffalo:** — then there is something else. The impact we are seeing now — I'm not going to say I'm a traditionalist. I don't want to brag about my culture and how I was raised. That's not the way I was taught. But I do listen to our elders talk. They see how times have been more modern from back when they grew up, and they see how everything happened around them without their input and without their involvement.

So when we look at Mother Earth, we look at the resources that are provided for us since the beginning of time. It, too, has become modern. Yes, our people still hunt. Yes, our people still fish. But it's more modern. You see these B.C. coast First Nations. I guarantee you they are using gas-powered motors to fish. In northern Manitoba, I guarantee you they are using some sort of vehicle, be it a Skidoo or four-wheeler, to check their traplines and hunt.

You are seeing a diversity now, and you are seeing a lot of fearmongering, we call it, within our people. It's starting to be more evident in our youth. They read Facebook and social media. And yes, there are some issues with the climate, and yes, we are finding ways to be more modern, to adapt. Yes, we want to protect what we have. But in the same sense, our First Nations people are always on our back, at a disadvantage to get where we want to be. So I openly state yes, First Nation Indigenous ownership on pipelines, because it's another avenue to attack those issues we are faced with.

The earth will still provide. The way I was brought up, there are ceremonies that are dear to my heart that will help pray for earth. I don't know if anyone in this room understands that. That's our faith.

**Mr. Wapass:** If I can add here to your good question and to my colleague's answer, again, IRC is not a commercial entity. We speak for First Nations who are rights holders. When we look at business as First Nations people, we have a different world view when we look at business. Our world view in business is we look at it as a responsibility. We don't look at it as an interest. So when we get into business, it's a business responsibility, meaning that yes, environment is paramount. Our world view goes into that decision of that business venture we are getting engaged in, and everything follows. That's the responsibility that we carry. So our decision to partner up or to

**M. Buffalo :** Je vous remercie de votre question. En passant, je ne voulais faire rire personne, mais j'attache beaucoup d'importance à la façon dont la Loi sur les Indiens nuit à notre peuple. Donc, si vous n'êtes pas d'accord avec moi à ce sujet...

**La sénatrice Galvez :** Je suis d'accord.

**M. Buffalo :** ...dans ce cas, il y a autre chose. Les répercussions que nous constatons actuellement... Je ne vais pas dire que je suis un traditionaliste. Je ne veux pas me vanter de ma culture ni de mon éducation. Ce n'est pas ce qu'on m'a appris. Toutefois, j'écoute ce que les aînés disent. Ils constatent que le monde dans lequel ils ont grandi s'est modernisé et ils se rendent compte que tout s'est passé autour d'eux sans qu'on les consulte ou qu'ils participent au changement.

Ainsi, lorsque nous regardons la Terre mère, nous regardons les ressources qui nous sont fournies depuis la nuit des temps. Elle aussi s'est modernisée. Oui, notre peuple chasse toujours. Oui, notre peuple pêche toujours. Toutefois, il le fait de façon plus moderne. Je peux vous garantir que les Premières Nations côtières de la Colombie-Britannique utilisent des moteurs à essence pour pêcher. Dans le Nord du Manitoba, je peux vous garantir qu'on utilise un quelconque véhicule, soit une motoneige ou un véhicule à quatre roues, pour examiner les territoires de piégeage et chasser.

On constate une certaine diversité maintenant, et on tient beaucoup de propos alarmistes, comme on les appelle au sein de notre peuple. C'est de plus en plus évident chez les jeunes. Ils lisent les publications sur Facebook et sur les autres médias sociaux. Oui, il y a effectivement des problèmes avec le climat, et, oui, nous trouvons des moyens d'être plus modernes, de nous adapter. Oui, nous voulons protéger ce que nous avons. Toutefois, dans le même esprit, les membres des Premières Nations sont toujours désavantagés pour atteindre les objectifs qu'ils se fixent. J'affirme donc ouvertement que, oui, les Premières Nations doivent posséder des oléoducs parce qu'il s'agit d'une autre façon de lutter contre les problèmes avec lesquels nous sommes aux prises.

La Terre continuera à subvenir à nos besoins. On m'a appris des cérémonies qui me tiennent à cœur et qui permettront de prier pour la Terre. Je ne sais pas si quelqu'un dans cette pièce comprend cela. C'est notre croyance.

**M. Wapass :** Permettez-moi d'ajouter quelque chose à votre bonne question et à la réponse de mon collègue. Je le répète, le Conseil des ressources indiennes n'est pas une entité commerciale. Nous parlons au nom des Premières Nations détentrices de droits. En tant que membres des Premières Nations, lorsque nous examinons le monde des affaires, notre vision du monde est différente. En fait, pour nous, une entreprise commerciale est une responsabilité. Il ne s'agit pas d'une façon de promouvoir nos intérêts. Donc, lorsque nous nous lançons en affaires, nous assumons une responsabilité commerciale, ce qui signifie que, oui, l'environnement est primordial. La décision de

extend our hand out with Husky to do and to engage, that's what it was, because it was prayer. It was ceremony. It was that understanding that helps navigate what needs to be dealt with and what needs to be fixed and cleared.

It's no different than our brothers and sisters from the West Coast. No different. They were as spiritual as any of us here. Environment is paramount for them, and it should be, the salmon and the list goes on. But it doesn't mean that because of that, we limit ourselves or we take away the opportunities that exist to create a better quality of life.

Also, when we look at the protest and the blockades, that happened in Quebec until government realized that they should sit down and start dealing with First Nations here, the Quebec Cree, in a very responsible, trust and sincere way. They came up with the result, which was once believed that there will never be an agreement, an understanding, a relationship with Quebec Cree. Now in Canada we have people that are bragging about the relationship and how that carried out. Here we are today.

**Senator MacDonald:** Thank you all for being here. We are going to see each other tomorrow. We'll speak at length tomorrow, I hope. I have just a couple of comments for you to think about and maybe one question.

The East Coast has all kinds of oil activity, and Grand Banks of Newfoundland are the largest and most productive fishing bank in the world in terms of volume. They have been extracting and shipping out 400 or 500,000 barrels of oil daily for the last 20, 25 years from that environment safely.

The other point I want to make — it's funny to bring up the *Nathan Stewart*. This is not a double-hulled ship. There is more threat on either coast with old freighters and old ships that are substandard — that's what the threat is — not from state-of-the-art double-hulled ships. No question about that.

My question is to the Indian Resource Council. If this bill is passed, and you have membership right across the country, how will that affect your membership?

**Mr. Buffalo:** Well, obviously you'll see a drastic change in the way we participate in the industry. Right now, for example, Onion Lake is a heavy producer of heavy oil, and they have to cut back some of their production, and a lot of people lost their jobs. A senator earlier mentioned the perspective of Eagle Spirit being private, and we have had to in our communities put forth corporate governance in order to participate in the industry.

nous engager dans une entreprise commerciale repose sur notre vision du monde, puis tout le reste suit. C'est la responsabilité que nous assumons. Ainsi, lorsque nous avons décidé de nous associer ou de tendre la main à Husky pour prendre part aux travaux, c'est de cela qu'il s'agissait parce qu'il y a eu des prières, des cérémonies et une compréhension qui ont permis de déterminer ce qu'il fallait régler, corriger et clarifier.

Ce n'est pas différent de ce que font nos frères et sœurs de la côte Ouest. Il n'y a aucune différence. Ils sont aussi spirituels que quiconque ici. L'environnement est primordial pour eux, avec raison — le saumon, et j'en passe. Or, cela ne veut pas dire que, pour cette raison, nous devons nous limiter ou éliminer les occasions qui existent d'améliorer la qualité de vie des gens.

De plus, lorsqu'on examine les manifestations et les blocus, on constate qu'il y en a eu au Québec jusqu'à ce que le gouvernement se rende compte qu'il devrait dialoguer avec les Premières Nations sur son territoire, notamment la nation crie du Québec, d'une façon très responsable et sincère reposant sur la confiance. Ils en sont arrivés à un résultat, alors que, autrefois, on croyait qu'il n'y aurait jamais d'entente ou de relation avec la nation crie du Québec. Aujourd'hui, au Canada, des gens se vantent de cette relation et de la façon dont elle a été établie. Voilà où nous en sommes aujourd'hui.

**Le sénateur MacDonald :** Merci à tous de votre présence. Nous allons nous voir demain. J'espère que, demain, nous parlerons longuement. Je n'ai que quelques observations à vous faire comme matière à réflexion et peut-être une question à vous poser.

On trouve toutes sortes d'activités pétrolières sur la côte Est, et les Grands Bancs de Terre-Neuve disposent du plus large et du plus productif banc de pêche au monde pour ce qui est du volume. Depuis 20 ou 25 ans, on y extrait et achemine en toute sécurité 400 000 ou 500 000 barils de pétrole par jour.

L'autre point que je tiens à soulever... C'est drôle d'évoquer le *Nathan E. Stewart*. Il ne s'agit pas d'un navire à double coque. Sur l'une ou l'autre des côtes, ce sont les vieux cargos et les vieux navires qui ne répondent pas aux normes qui représentent la plus grande menace — voilà quelle est la menace —, et non les navires à double coque à la fine pointe de la technologie. Cela ne fait aucun doute.

Ma question s'adresse au Conseil des ressources indiennes. Vous avez des membres partout au pays, donc, si ce projet de loi est adopté, quelle sera l'incidence sur ces derniers?

**M. Buffalo :** Eh bien, de toute évidence, notre façon de participer à l'industrie changera radicalement. Par exemple, à l'heure actuelle, la bande d'Onion Lake est un gros producteur de pétrole lourd qui a dû réduire sa production, et beaucoup de gens ont perdu leur emploi. Tout à l'heure, un sénateur a mentionné la possibilité que le pipeline Eagle Spirit Energy soit privé, et, pour participer à l'industrie, nous avons dû mettre en

Obviously the partners wanted certainty in that there is a company there. So from 30,000 feet, it looks like, yes, that's the private sector, but in actuality, that goes and feeds our communities. We are going to see a big drop I think in regards to not only the jobs but the quality of life basically.

**Senator MacDonald:** Thank you.

**Mr. Dumont:** I wanted to make one comment about what Minister Garneau said. He reflects on the *Exxon Valdez*. That was a U.S. catastrophe years ago. Today Canada is more regulated than any country in the world.

**Senator McCoy:** Thank you very much for being here and being so authentic. You have shared yourselves very generously, so thank you.

I'm looking at a map in front of me from Mr. Garneau's department, I think. It's by Marine Transportation, part of the Pacific North Coast Integrated Management Area, and it is an all-vessel traffic density in an area that they call the PNCIMA, which is roughly the same area as is covered by the voluntary moratorium, the exclusion zone, and is roughly the same area that will be covered, if this bill passes, by the mandatory exclusionary area. It shows in Prince Rupert there are upwards of 2,000 ships going in and out of that harbour every year.

We know there have been three spills in the last seven years or so. One came from a tug, one came from a ferry and one came from a 1946 shipwreck. None of those ships were affected by the voluntary exclusion zone. Since the mandatory exclusion zone is going to do the same thing as the voluntary one, we know that it's not going to protect the coastal communities from these very real risks, one of which has damaged the clam beds and so forth.

We had here a representative of the Heiltsuk First Nation the other day. She was very eloquent in saying what is needed for protection in this area. It may be that they were involved, as others were, in conversations around marine safety when the Northern Gateway was being built, which you are familiar with because you participated in it. She said Canada's Oceans Protection Plan has not provided any solutions to these existing challenges to date and neither British Columbia nor Canada have meaningfully supported the building of an Indigenous marine response centre.

This evening you probably heard the minister say we are putting all of the money, \$150 million, for the Oceans Protection Plan into places that have heavy uses like Vancouver and St. Lawrence, et cetera. Maybe in 30 or 40 years, we might put some money into British Columbia, but, in the meantime, we are

place une gouvernance d'entreprise dans nos communautés. Évidemment, les partenaires voulaient avoir la certitude qu'il y avait une entreprise dans ce projet. Donc, avec un certain recul, on dirait bien que ce projet est administré par le secteur privé, mais, en réalité, l'entreprise approvisionne nos communautés. Essentiellement, je crois qu'il y aura non seulement une baisse considérable de l'emploi, mais aussi de la qualité de vie.

**Le sénateur MacDonald :** Merci.

**M. Dumont :** Je voudrais dire un mot à propos d'un passage de l'allocution du ministre. Il parle de l'*Exxon Valdez* C'est une catastrophe qui s'est produite aux États-Unis il y a des années. Aujourd'hui, la réglementation est plus sévère au Canada que dans n'importe quel autre pays.

**La sénatrice McCoy :** Merci beaucoup d'être présents et de vous exprimer avec autant de franchise. C'est très généreux de votre part, alors merci.

Je regarde la carte du transport maritime que j'ai sous les yeux et qui provient du ministère de M. Garneau, je crois. On y voit la circulation des navires dans la zone de gestion intégrée de la côte nord du Pacifique, qui correspond environ à la zone d'exclusion visée par le moratoire volontaire. C'est aussi dans cette même zone que la circulation des pétroliers sera interdite si le projet de loi est adopté. La carte nous indique que, chaque année, plus de 2 000 navires se rendent au port de Prince Rupert et en repartent.

Nous savons qu'au cours des sept dernières années, trois déversements ont eu lieu et que les bateaux impliqués étaient un remorqueur, un traversier et une épave datant de 1946. Ces types de bateaux ne sont pas visés par le moratoire volontaire et ne le seront pas non plus par l'interdiction, qui aura le même effet que le moratoire. Par conséquent, nous savons que les populations côtières ne seront pas protégées contre le risque bien réel que de tels déversements se produisent. Dans l'un des trois cas, des bancs de palourdes ont été ravagés, entre autres.

L'autre jour, notre comité a reçu une représentante de la nation Heiltsuk. Elle nous a dit avec beaucoup d'éloquence que la zone en question avait besoin d'être protégée. Cette nation a peut-être participé, comme d'autres, aux discussions sur la sécurité maritime lors de la construction du pipeline Northern Gateway. Vous connaissez bien ces discussions pour y avoir pris part. Selon la représentante, le Plan de protection des océans n'a apporté aucune solution aux problèmes existants, et ni la Colombie-Britannique ni le gouvernement du Canada n'a vraiment appuyé la création d'un centre autochtone d'intervention maritime.

Ce soir, vous avez probablement entendu le ministre dire que la totalité des 150 millions de dollars du Plan de protection des océans a été affectée aux endroits où il passe un grand nombre de pétroliers, comme Vancouver et le fleuve Saint-Laurent. Dans 30 ou 40 ans, on finira peut-être par consacrer un peu d'argent à

going to put in an exclusion zone. So I'd like your comment on that scenario.

**Mr. Swampy:** I can say firsthand that the hereditary chiefs that have signed on to Northern Gateway were happy about the fact that if Northern Gateway went through, there would be a port available on Haida Gwaii that would service marine spills, not just from tankers, which we believed double-hulled and in a very deep water port safely going to Asia would have a problem, but for all the other ones that are there. A salvage port for ships that couldn't get to a port. An actual marine port for the tugboats. The tugboats were actually going to be located in Haida Gwaii, not in Kitimat. These tugboats were going to be one of a kind, very large. They would run it, the Haida Gwaii community. The community within that area, they would run it, just like the Alaska First Nations run the oil spill response program in Alaska, the biggest in the world. We don't see any protests out there because everybody there is gainfully employed.

There hasn't been a spill in Canada in 60 years. There has not been a major spill in Canada, period. I do not know what everybody is fearmongering about. It's because the U.S. has so much money in their environmental funds that they have nowhere else to go but Canada because they know Canada won't fight back, and we haven't for the past 30 years. If you go to China, it has a terrible environmental record. Asia, terrible environmental record.

Right now you have a chief like Roy Jones Jr. from Haida Gwaii speaking across the country saying we are in a crisis, that Haida Gwaii is in a crisis, that we're going to go inundated by future oil spills from ships that are not going to be protected by any type of marine protection program. He says we had that with Northern Gateway, but that was all taken away. There would have been state-of-the-art protection out in Haida Gwaii along the ports, the Douglas Channel, around Prince Rupert, because those ships would go north going on their way to Alaska. This state-of-the-art protection plan would be funded for First Nations, run by First Nations, just like First Nations in Alaska.

Everyone was looking forward to it and everyone was — when 2016 came along and Trudeau decided, because he had Gerald Butts in his ear, who is making tons of money while First Nations are suffering in poverty. He got \$380,000 three years after he quit the Wildlife Fund saying it's severance. It's a bonus, if you ask me. Canada is taking it in the ear and we're getting robbed. These environmentalists are celebrating.

la Colombie-Britannique, mais en attendant, nous établissons une zone d'interdiction. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**M. Swampy :** Je peux dire en connaissance de cause que les chefs héréditaires qui avaient signé l'accord concernant le projet Northern Gateway étaient heureux de savoir qu'une fois ce pipeline construit, des services d'intervention en cas de déversements en mer auraient été fournis à partir du port de Haida Gwaii. Ces services n'auraient pas concerné uniquement les pétroliers, qui auraient sans doute pu appareiller pour l'Asie sans problème, vu leur double coque et la très grande profondeur de l'eau dans le port, mais les services auraient concerné tous les bateaux circulant dans les parages. Il y aurait eu un port de renflouement pour les navires incapables de poursuivre leur route jusqu'à un autre port. Il y aurait eu également un véritable port pour les remorqueurs. D'un genre unique, ces derniers auraient été très gros. Les gens de Haida Gwaii auraient géré tout cela, à l'instar des Premières Nations de l'Alaska, qui gèrent le programme d'intervention en cas de déversement dans cet État, programme qui est le plus gros au monde. Personne ne proteste là-bas parce que tout le monde a un bon emploi.

Il n'y a eu aucun déversement au Canada depuis 60 ans. Il n'y a jamais eu de déversement majeur au Canada. Je ne sais pas pourquoi tout le monde tient des propos alarmistes. C'est que les groupes écologistes sont tellement riches aux États-Unis qu'ils n'ont nulle part où dépenser leur argent à part le Canada. Ils savent que le Canada ne les combattrait pas, et nous ne l'avons pas fait au cours des 30 dernières années. La Chine, elle, a un bilan environnemental désastreux, tout comme l'Asie en général.

Actuellement, le chef Roy Jones fils, de Haida Gwaii, parcourt le pays pour expliquer aux gens que nous sommes en pleine crise, que Haida Gwaii est en crise, que des déversements d'hydrocarbures vont se produire en grand nombre et qu'ils vont être causés par des bateaux ne faisant l'objet d'aucun programme de protection des zones marines. Un tel programme aurait été mis en œuvre si le projet Northern Gateway avait été réalisé, mais ce n'est pas le cas. Un dispositif ultramoderne aurait été basé à Haida Gwaii pour la protection des ports, du chenal marin de Douglas et des environs de Prince Rupert. Les navires se rendant vers le Nord, en Alaska, auraient passé par ces endroits. Le plan de protection ultramoderne aurait été financé pour les Premières Nations, mis en œuvre par les Premières Nations et géré par les Premières Nations, tout comme les Premières Nations le font en Alaska.

Tout le monde avait hâte que se réalise ce projet. Puis, en 2016, Trudeau a pris la décision que lui a soufflée Gerald Butts, un homme qui gagne beaucoup d'argent tandis que les Premières Nations souffrent de la pauvreté. Il a reçu une indemnité de départ de 380 000 \$, dit-il, trois ans après avoir quitté le Fonds mondial pour la nature. C'est plutôt une prime, si vous voulez avoir mon avis. Le Canada est durement touché, et nous nous faisons voler tandis que les écologistes font la fête.

**Senator McCoy:** That is another example.

The other example they told us about was a large ship that was actually outside of the exclusion zone. It was honouring the exclusion zone. It was on the west side of the Charlottes, I think, in the winter. But it got into trouble, and it was blown. It looked like it was going to shipwreck on Haida Gwaii. The only thing that saved it, in fact, was a change of wind direction. The exclusion zone is not going to prevent that kind of accident either.

**Mr. Swampy:** They could have used some of these funds to buy a boat to help them go out and help save those kinds of boats. That will be gone.

**Senator McCoy:** You might conclude, as I have, that Bill C-48 is an illusion, not a solution.

**Mr. Swampy:** That's correct.

**Mr. Wapass:** That ship was off the west coast of Haida Gwaii. The Haida Gwaii people monitored that whole thing from the time they got notice that the ship was in trouble, and they watched it. Thankfully, the wind did change, but they were monitoring the whole situation all the time.

**Senator McCoy:** They are natural first responders. If they were properly equipped, they could be indeed world leaders, like their Alaskan cousins.

**Mr. Swampy:** We asked Minister Garneau to meet with the Haida Gwaii chiefs and we asked him to meet with our 31 communities. He never responded to us.

**Senator McCoy:** That was when?

**Mr. Swampy:** This was in 2016 after the project was cancelled.

**The Chair:** After the cancellation.

**Mr. Swampy:** Right.

**Senator Jaffer:** I apologize I wasn't here earlier. If you have answered the question, please don't answer it again. The transcript will show it. I was at another committee.

My first question is that the proposed LNG and an export terminal, an estimated \$36 million project, requires LNG Canada to employ First Nations workers, include First Nations in monitoring activities and address their concerns about air quality and fish habitat. The project has garnered support from First Nations in B.C. Am I correct on that? You have supported it, right? And throughout the proposal and engagement process,

**La sénatrice McCoy :** Voici un autre exemple.

Ils nous ont parlé d'un gros navire qui circulait comme il le devait à l'extérieur de la zone d'interdiction. Il se trouvait du côté ouest des îles de la Reine-Charlotte, je crois, en plein hiver. Il a eu des difficultés à cause du vent qui le poussait dans la mauvaise direction. Il allait s'échouer à Haida Gwaii et il a échappé à la catastrophe uniquement grâce à un changement dans la direction du vent. La zone d'interdiction n'empêchera pas ce genre d'accident de se produire.

**M. Swampy :** Ils auraient pu utiliser une partie de l'argent pour acheter un bateau capable de venir en aide aux navires pris dans ce genre de situation. Or, l'enveloppe budgétaire est disparue.

**La sénatrice McCoy :** Vous en concluez peut-être, comme moi, que le projet de loi C-48 donne l'illusion d'être une solution, mais que ce n'en est pas une.

**M. Swampy :** C'est exact.

**M. Wapass :** Le navire se trouvait au large de la côte ouest de Haida Gwaii. Les gens de la place ont pu l'observer à partir du moment où ils ont appris qu'il était en difficulté. Ils le surveillaient et, heureusement, le vent a changé de direction, mais ils ont constamment suivi l'évolution de la situation.

**La sénatrice McCoy :** Ce sont eux qui, naturellement, sont les mieux placés pour intervenir en premier. S'ils étaient bien équipés, ils pourraient être des chefs de file mondiaux, comme leurs cousins alaskains.

**M. Swampy :** Nous avons demandé au ministre Garneau de rencontrer les chefs de Haida Gwaii et la population de nos 31 communautés. Il ne nous a jamais répondu.

**La sénatrice McCoy :** À quel moment?

**M. Swampy :** C'était en 2016, après que le projet a été annulé.

**Le président :** Après l'annulation.

**M. Swampy :** C'est exact.

**La sénatrice Jaffer :** Je suis désolée de n'avoir pu arriver plus tôt. Si vous avez déjà répondu aux questions que je vais vous poser, n'y répondez pas de nouveau. Je trouverai la réponse dans la transcription. J'assistais à une réunion d'un autre comité.

Ma première question concerne le projet de terminal de gaz naturel liquéfié, d'une valeur de 36 millions de dollars, où LNG Canada a l'obligation d'embaucher des travailleurs autochtones, d'associer les Premières Nations aux activités de surveillance et de répondre à leurs craintes au sujet de la qualité de l'air et de l'habitat des poissons. Le projet a recueilli l'appui de certaines nations autochtones de la Colombie-Britannique. Est-ce bien

economic and employment opportunities that this project will bring to First Nations stands to be significant. I missed your presentations, but I think you're talking about the opportunities that are being missed by having this moratorium. Is that what you're saying?

**Mr. Buffalo:** Yes, absolutely. We're upstream with the oil and gas. The economic impact is there is no market access. The fact that there is an LNG and that the communities are prepared to work and to be a part of it is tremendous. It says a lot. You're starting to see big corporations partner with First Nations. It's going to set a precedent to continue to move to that.

Like I said, I've been arguing here that we need to find a different way to subsidize our communities for better well-being. That's my goal, better well-being. Not only with the LNG but with TMX and with possibly Eagle Spirit, those are opportunities that we have to be a part of. They go through our traditional territories, and you've got communities that are prepared to be a part of it as far as ownership and work interests, et cetera. So it definitely goes a long way.

**Mr. Wapass:** Let's go back a little second here. Is there any wonder why you find First Nations along the waterway? It's not a surprise, because that's who we are. That's our livelihood. That's what we do.

So strategically, you have these environmentalists and environmental groups from the U.S. who have invested to try to find — they figured that they found a solution to stop development here in Canada by going through First Nations. Now here is First Nations that are coming up and saying, "Wait a second. We're don't want to be used like that." We get what's going on, but does the government get what's going on?

The investment that's happening is taking away from the real story that exists. No one is talking about how many railcars are out there that have spilled in Manitoba, that have oil spilled someplace else. What if that oil spill would have taken place just past Banff into the province of B.C.? Then what?

When we're talking about opportunities, we really have to see through it. I respectfully ask the Senate to see through all that smokescreen and to get to the heart of what it is that is really going on here. I'm not accusing the government or the successive government or the governing government of anything. I'm just saying, let's see through all that's going on here and it will be clear in regard to what the story is and how that affects us

exact? Vous l'avez appuyé, n'est-ce pas? De plus, il est apparu évident, pendant les discussions sur ce qui était proposé, que ce projet apporterait d'importantes retombées économiques et beaucoup d'emplois aux Premières Nations. J'ai raté votre allocution, mais je pense que vous parlez des occasions ratées à cause du moratoire. Est-ce que c'est ce que vous êtes en train de dire?

**M. Buffalo :** Oui, tout à fait. Nous sommes à contre-courant pour ce qui est du pétrole et du gaz. L'absence de débouchés sur d'autres marchés a des répercussions économiques. Le projet de terminal de gaz naturel liquéfié et la volonté des populations locales d'y prendre part sont formidables. C'est très significatif. On commence à voir de grandes entreprises établir des partenariats avec les Premières Nations. Ce sera un précédent dont on pourra s'inspirer par la suite.

Comme je l'ai dit, je suis d'avis que nous devons trouver une autre manière de permettre à nos populations d'avoir l'argent nécessaire pour bien vivre. Mon objectif est l'amélioration du niveau de vie, et ce, pas uniquement grâce au projet de LNG Canada, mais également grâce au projet d'expansion de l'oléoduc Trans Mountain et peut-être aussi grâce au projet Eagle Spirit. Ce sont des occasions dont nous devons profiter. Les canalisations doivent traverser nos territoires traditionnels, et certaines communautés sont prêtes à s'associer à ces projets, notamment devenir propriétaires des installations et pour y travailler. Alors, il y a là certainement beaucoup de potentiel.

**M. Wapass :** Retournons un peu en arrière un instant. Faut-il s'étonner de trouver les Premières Nations près des cours d'eau? Bien sûr que non puisque c'est dans notre nature. Nous en tirons notre subsistance. C'est notre mode de vie.

Les groupes écologistes des États-Unis ont donc eu recours à une stratégie à laquelle ils ont consacré de l'argent et qui leur a paru être la solution pour mettre fin aux projets d'exploitation des hydrocarbures au Canada. Ils se sont dit qu'ils se serviraient des Premières Nations. Toutefois, il y en a, parmi elles, qui se sont mises à dire qu'elles n'avaient pas l'intention de se laisser instrumentaliser ainsi. Nous comprenons ce qui se passe, mais le gouvernement le comprend-il?

Les investissements actuels masquent le véritable enjeu. Personne ne parle du nombre de wagons qui ont déversé leur contenu au Manitoba et des déversements d'hydrocarbures qui ont eu lieu ailleurs, sur les chemins de fer. Que se passerait-il si un déversement d'hydrocarbures se produisait juste après Banff, en Colombie-Britannique?

Lorsque des occasions se présentent, nous devons vraiment être lucides. Je demande respectueusement au Sénat de dissiper l'écran de fumée et d'aller au fond des choses pour comprendre ce qui se passe vraiment dans ce dossier. Je n'accuse aucunement le gouvernement actuel ou les gouvernements précédents. Je dis simplement que nous devons savoir interpréter ce qui se passe pour bien comprendre les enjeux ainsi que les effets sur nous et

back home and how that will affect many First Nations. There are 203 First Nations in British Columbia. There are 46 in Alberta. There are 75 in Saskatchewan. How many of those 203 would be affected with the tanker ban? We would all be affected, to be quite honest.

**Senator Jaffer:** All 203?

**Mr. Wapass:** All 203 would be affected because there are economic benefits. There are spinoffs that come from that. There is the protection. Like Dale said, our people could be monitoring. Our people could be part of the marine solution and the spinoffs that come from that. So it's a huge benefit.

**Senator Jaffer:** I have difficulty. My difficulty is that there are two visions. We had people yesterday who said, "We want to protect our sea. We want to protect our sea from spilling." You're saying — I'm not trying to put words in your mouth — "There will be no spill. Don't worry about that." How do we, as senators who are not living on the land, assess that?

**Mr. Buffalo:** When we talk about creating policy and what's best, right now there has been some consultation. From what I remember, I spoke with Ellis Ross one time on a panel, and he stated in the presentation that when they talked about Kitimat being the port, he said the First Nations communities gave five alternate spots that were better than Kitimat, and they did not take that advice. Right there, that tells us something, that our voice, even though the First Nations are local and they understand what's happening with the tides and the way the terrain is, they still didn't listen. When you create these policies, it's important that you get the local knowledge at the table and technicians. I guarantee there are a lot of community members that can help create this emergency response to possible spills, and it would be upon them to continue to protect the ocean.

**Mr. Swampy:** I believe there is no risk of spills. I think this is all fearmongering. I don't understand how MPs could — well, I do understand because Trudeau had this zealot in his ear telling him that the best pipeline to approve is one that is going to cause the most damage and the most protests, and that's the one by Burnaby. Don't approve the one up North, because we know once you get that approved, there will be another pipeline going through and Canada is going to make billions and billions of dollars, and our environmental crew will probably get laid off.

sur beaucoup d'autres nations autochtones, qui sont au nombre de 203 en Colombie-Britannique, de 46 en Alberta et de 75 en Saskatchewan. Sur les 203, combien seraient touchées si on interdit les pétroliers? Nous le serions tous, à dire vrai.

**La sénatrice Jaffer :** Les 203?

**M. Wapass :** Les 203 seraient touchées parce que ce sont les conséquences économiques qui sont en cause. Il faut tenir compte des retombées économiques. Un dispositif de protection serait créé. Comme Dale l'a dit, nos travailleurs pourraient s'occuper de la surveillance. Ils pourraient faire partie de la solution pour protéger le milieu marin, ce qui entraînerait des retombées. Ce serait très bénéfique.

**La sénatrice Jaffer :** Je vois un problème ici parce qu'il y a deux visions divergentes. Hier, nous avons entendu des témoins dire vouloir protéger les eaux côtières de tout déversement d'hydrocarbures. Aujourd'hui, vous affirmez — je ne cherche pas à vous mettre des mots dans la bouche — qu'il n'y aura pas de déversement et qu'il ne faut pas s'inquiéter à cet égard. Comment nous, à titre de sénateurs qui ne vivons pas sur ce territoire, pouvons-nous évaluer la situation?

**M. Buffalo :** Puisqu'il est question d'élaborer des politiques et de prendre les meilleures décisions possibles, je signale que des consultations sont actuellement en cours. Je me rappelle de m'être entretenu avec Ellis Ross à une occasion dans le cadre d'un colloque où il a déclaré qu'on avait désigné Kitimat comme port, alors que les communautés des Premières Nations avaient proposé cinq possibilités plus intéressantes que Kitimat, mais que leur avis n'avait pas été pris en compte. Dès le départ, cela montre que les Premières Nations ne sont pas entendues, même si elles vivent sur le territoire et connaissent les marées et le terrain. Lorsqu'on élabore des politiques, il est important de faire participer les communautés locales et les techniciens qui possèdent des connaissances pertinentes. Je garantis que bon nombre de membres de nos communautés peuvent participer à l'élaboration d'une intervention d'urgence en cas de déversement, et qu'ils pourraient continuer à protéger les eaux côtières.

**M. Swampy :** J'estime qu'il n'y a pas de risque de déversement. À mon avis, cette idée tient d'une campagne de peur. Je ne comprends pas comment des députés... En fait, je comprends parce que le premier ministre Trudeau s'est fait dire par un fanatique que le meilleur pipeline à approuver — celui qui doit arriver près de Burnaby — est celui qui causera le plus de dommages et qui suscitera le plus de protestations. Ce croisé lui a dit de ne pas approuver le pipeline dans le Nord, parce qu'une fois ce projet approuvé, un autre pipeline serait construit et le Canada gagnerait des milliards de dollars, mais que l'équipe environnementale serait probablement remerciée de ses services.

If you look at the application with 50,000 pages worth of documents and studies that were done on everything right up to earthquakes, the terminal and pipeline were going to be able to withstand an 8.5 earthquake. In 2014, when we had 26 First Nation partners before we increased it up to 31, there was a 7.2 earthquake off the coast of Haida Gwaii at the continental shelf, which is 200 kilometres west of Haida Gwaii. There was an inundation of calls coming up to us saying, what would have happened to the pipeline? The first thing you did was all the environmentalists went out there and said good thing the pipe or terminal wasn't there because the whole coast would be devastated and people would be dead. It's misinformation like that that ruins everyone's perception of pipelines and tankers and their safety and integrity. A 7.2 earthquake would have done nothing. The pipeline would be intact. The terminal would be intact. There is no threat of tsunami. Even if there was a tsunami, the terminal in Kitimat would be protected by the Haida Gwaii islands. It's those types of things that you learn and you understand, and the 31 communities learned that. They understood because they took the time to learn about what the pipeline was all about.

I always say leaders are incumbent upon themselves to be informed. That's why we elect them, right? We don't want to know everything about the pipeline because we elect our leaders to learn that and to make the best informed decision. It frustrates me when a guy like Senator Dawson, who is obviously for Bill C-48, is not taking the time to inform himself what communities are in support of oil and gas and against the tanker ban. Everybody has got to be informed, and I think it's important. Once they do get informed, they tend to support the pipeline. When you talk about the variety of opinions, there's only one opinion from the 31 First Nations, and that's there's no threat of a spill. All the other opinions are coming from the environmentalists. That's where you get your variety from.

**Senator Jaffer:** Chair, I won't ask a question, but I want to say that if you think because Senator Dawson is not here that he is not informing himself, I can assure you he will read the transcript.

**An Hon. Senator:** He was here.

**The Chair:** In the Banking Committee, we had a group called the First Nations Major Projects Coalition. That's what we talked about. It was actually the first time a business group testified outside of Aboriginal and came to a Banking Committee meeting. We talked about the importance of building

Si on prend connaissance de la demande qui compte 50 000 pages de documents et d'études sur tous les facteurs pertinents, notamment les secousses sismiques, on peut constater que le terminal et le pipeline devaient pouvoir résister à un tremblement de terre de force 8,5. En 2014, lorsque notre organisation comptait 26 Premières Nations — elle en compte maintenant 31 —, un séisme de force 7,2 est survenu sur le plateau continental, à 200 kilomètres à l'ouest du territoire Haida Gwaii. Nous avons été inondés d'appels : les gens se demandaient ce qui serait arrivé s'il y avait eu un pipeline. Dans un premier temps, on a envoyé sur les lieux une énorme équipe d'environnementalistes qui ont affirmé que s'il y avait eu un pipeline et un terminal, toute la côte aurait été dévastée et des gens seraient morts. Voilà le genre de désinformation qui fausse la perception des gens à l'égard de la sécurité et de l'intégrité des pipelines et des pétroliers. Un tremblement de terre de 7,2 n'aurait pas provoqué de dommages. Le pipeline serait resté intact, de même que le terminal. Il n'y a pas de risque de tsunami. De plus, advenant un tsunami, le terminal de Kitimat serait protégé par les îles Haida Gwaii. Voilà le genre de choses qu'on apprend et qu'on comprend comme l'ont fait nos 31 communautés membres. Elles ont compris parce qu'elles ont pris le temps de bien s'informer sur ce projet de pipeline.

Je soutiens toujours qu'il incombe aux dirigeants de se renseigner. C'est pour cela qu'ils sont élus, n'est-ce pas? Les gens ne veulent pas tout savoir au sujet du pipeline car ils ont chargé les élus de s'informer et de prendre la décision la plus éclairée. Je trouve frustrant que quelqu'un comme le sénateur Dawson qui, de toute évidence, est partisan du projet de loi C-48, ne prenne pas le temps de s'informer pour savoir quelles communautés appuient les projets pétroliers et gaziers et s'opposent au moratoire relatif aux pétroliers. J'estime important que tout le monde soit renseigné. Les gens informés ont tendance à appuyer le pipeline. Vous parlez d'opinions divergentes, mais je signale que les 31 Premières Nations membres de notre groupe partagent une seule et même opinion : il n'y a pas de risque de déversement. Toutes les autres opinions émanent des environnementalistes. C'est dans ce groupe qu'on entend différents sons de cloche.

**La sénatrice Jaffer :** Monsieur le président, je ne vais pas poser de question, mais je précise que, contrairement à ce que vous pourriez penser à cause de son absence, le sénateur Dawson s'informe du dossier. Je peux vous assurer qu'il lira le compte rendu des délibérations.

**Une voix :** Il était ici.

**Le président :** Au comité des banques, on a mis sur pied un groupe appelé Coalition de grands projets des Premières Nations. Voilà un sujet sur lequel le comité s'est penché. En fait, outre les groupes autochtones, ce fut la première fois qu'un groupe de gens d'affaires témoignait dans le cadre d'une audience du

partnerships. Is your group doing work along with them, and what kind of communication do you have?

**Mr. Wapass:** We're quite familiar and aware of the First Nations Major Projects Coalition. The executive director, Niilo Edwards, is leading the charge there.

Thunderchild First Nation and Moosomin First Nation from Saskatchewan recently became members, because we believe in what they are about and what they do with regard to major projects and how they bring First Nations together in realizing investment opportunities and the economists that they have employed to do the work on behalf of the First Nations, a First Nation or a group of First Nations on investments and what types of investments to get into.

**The Chair:** Do you have anything to add, Mr. Buffalo?

**Mr. Buffalo:** We are currently trying to set a date to sign a MOU in partnership with First Nations Major Projects Coalition. Niilo and I have been pretty busy advocating on behalf to protect our business interests. We're very well aware of them and we are looking to move forward with them together.

**The Chair:** Thank you very much. There are no further questions. Thank you, Mr. Buffalo, Mr. Dumont, Mr. Wapass and Mr. Swampy, for your testimony. It has been a very informative evening.

(The committee adjourned.)

comité des banques. À cette occasion, on a souligné l'importance d'établir des partenariats. Votre groupe collabore-t-il avec cette coalition et quel genre de rapports entretient-il avec elle?

**M. Wapass :** Nous connaissons bien la Coalition de grands projets des Premières Nations. Le directeur général, Niilo Edwards, mène l'offensive dans ce dossier.

Les Premières Nations de Thunderchild et de Moosomin de la Saskatchewan sont récemment devenues membres de notre groupe parce que nous croyons dans leur mission et dans leurs initiatives à l'égard des grands projets. De plus, nous souscrivons à leur façon de rassembler les Premières Nations pour créer des occasions d'investissement et nous faisons également confiance aux économistes qu'elles ont embauchés pour ce qui est des investissements au nom d'une nation ou d'un groupe de nations.

**Le président :** Aimerez-vous ajouter quelque chose, monsieur Buffalo?

**M. Buffalo :** Nous tentons actuellement de fixer une date pour la signature d'un protocole d'entente avec la Coalition de grands projets des Premières Nations. Niilo Edwards et moi avons été passablement occupés à défendre nos intérêts commerciaux. Nous connaissons très bien la coalition et nous souhaitons collaborer avec elle.

**Le président :** Merci beaucoup. Il n'y a pas d'autres questions. Je remercie messieurs Buffalo, Dumont, Wapass et Swampy de leur témoignage. La séance de ce soir a été très instructive.

(La séance est levée.)

---

APPEARING

**Wednesday, March 20, 2019**

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES

**Tuesday, March 19, 2019**

*Heiltsuk Tribal Council:*

Marilyn Slett, Káwázil Chief.

*Council of the Haida Nation:*

Jason Alsop, President.

*Environment and Climate Change Canada:*

Kevin J. Cash, Director General, Water Science and Technology;

Carl Brown, Manager, Water Science and Technology.

*Fisheries and Oceans Canada:*

Julie Gascon, Director General, Operations, Canadian Coast Guard;

Brian Wootton, Regional Director, Programs, Canadian Coast Guard, Pacific Region;

Carmel Lowe, Regional Director, Science, Pacific Region.

*Natural Resources Canada:*

Heather D. Dettman, Research Scientist (by video conference).

**Wednesday, March 20, 2019**

*Transport Canada:*

Lawrence Hanson, Assistant Deputy Minister, Policy;

Marc-Yves Bertin, Director General, Marine Policy.

*Aboriginal Equity Partners:*

Bruce Dumont, Member of the Steward Group for the Northern Gateway Project, Former President of the Métis Nation British Columbia;

Dale Swampy, Coordinator.

*Indian Resource Council of Canada:*

Delbert Wapass, Board Member, Indian Oil and Gas;

Stephen Buffalo, President and Chief Executive Officer.

COMPARAÎT

**Le mercredi 20 mars 2019**

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports.

TÉMOINS

**Le mardi 19 mars 2019**

*Heiltsuk Tribal Council :*

Marilyn Slett, chef Káwázil.

*Council of the Haida Nation :*

Jason Alsop, président.

*Environnement et Changement climatique Canada :*

Kevin J. Cash, directeur général, Sciences et technologie, Eau;

Carl Brown, gestionnaire, Sciences et technologie, Eau.

*Pêches et Océans Canada :*

Julie Gascon, directrice générale des opérations, Garde côtière canadienne;

Brian Wootton, directeur régional des programmes, Garde côtière canadienne, Région du Pacifique;

Carmel Lowe, directeur régional des sciences, Région du Pacifique.

*Ressources naturelles Canada :*

Heather D. Dettman, chercheuse scientifique (par vidéoconférence).

**Le mercredi 20 mars 2019**

*Transports Canada :*

Lawrence Hanson, sous-ministre adjoint, Politiques;

Marc-Yves Bertin, directeur général, Politique maritime.

*Aboriginal Equity Partners :*

Bruce Dumont, membre du groupe responsable du projet Northern Gateway, ancien président de la Métis Nation British Columbia;

Dale Swampy, coordonnateur.

*Conseil des ressources indiennes du Canada :*

Delbert Wapass, membre du conseil, Pétrole et gaz des Indiens;

Stephen Buffalo, président et chef de la direction.