

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, April 9, 2019  
Wednesday, April 10, 2019

---

Issue No. 50

*Ninth and tenth 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

---

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 9 avril 2019  
Le mercredi 10 avril 2019

---

Fascicule n° 50

*Neuvième et dixième 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

---

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

\* Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

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

The Honourable Senator Seidman replaced the Honourable Senator Stewart Olsen (*April 9, 2019*).

The Honourable Senator Busson replaced the Honourable Senator Moncion (*April 9, 2019*).

The Honourable Senator Galvez replaced the Honourable Senator Mégie (*April 9, 2019*).

The Honourable Senator Moncion replaced the Honourable Senator Simons (*April 8, 2019*).

The Honourable Senator Mégie replaced the Honourable Senator Galvez (*April 8, 2019*).

The Honourable Senator Stewart Olsen replaced the Honourable Senator MacDonald (*April 8, 2019*).

The Honourable Senator Simons replaced the Honourable Senator Busson (*April 4, 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	Manning
Busson	Plett
Cormier	Seidman
Dasko	* Smith
* Day	(ou Martin)
(ou Mercer)	* Woo
Gagné	(ou Saint-Germain)
Galvez	
* Harder, C.P.	
(ou Bellemare)	
(ou Mitchell)	

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et aux ordres adoptés 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 sénatrice Seidman a remplacé l'honorable sénatrice Stewart Olsen (*le 9 avril 2019*).

L'honorable sénatrice Busson a remplacé l'honorable sénatrice Moncion (*le 9 avril 2019*).

L'honorable sénatrice Galvez a remplacé l'honorable sénatrice Mégie (*le 9 avril 2019*).

L'honorable sénatrice Moncion a remplacé l'honorable sénatrice Simons (*le 8 avril 2019*).

L'honorable sénatrice Mégie a remplacé l'honorable sénatrice Galvez (*le 8 avril 2019*).

L'honorable sénatrice Stewart Olsen a remplacé l'honorable sénateur MacDonald (*le 8 avril 2019*).

L'honorable sénatrice Simons a remplacé l'honorable sénatrice Busson (*le 4 avril 2019*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, April 9, 2019  
(132)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 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, Gagné, Manning, Mégie, Miville-Dechêne, Moncion, Plett, Stewart Olsen and Tkachuk (11).

*Other senator present:* The Honourable Senator McCoy (1).

*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:**

*West Coast Environmental Law Association:*

Gavin Smith, Staff Lawyer.

*Shipping Federation of Canada:*

Sonia Simard, Director, Legislative and Environmental Affairs.

*Government of Saskatchewan:*

The Honourable Jeremy Harrison, Minister of Trade and Export Development.

*Government of Alberta:*

The Honourable Rachel Notley, Premier of Alberta (by video conference).

The committee considered a draft legislative budget application for the fiscal year ending March 31, 2020.

The Honourable Senator Miville-Dechêne moved:

That the budget be amended to only include public hearings in Edmonton and Regina;

And that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to approve the final version of the budget.

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 9 avril 2019  
(132)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, 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, Gagné, Manning, Mégie, Miville-Dechêne, Moncion, Plett, Stewart Olsen et Tkachuk (11).

*Autre sénatrice présente :* L'honorable sénatrice McCoy (1).

*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 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. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 46 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :**

*West Coast Environmental Law Association :*

Gavin Smith, avocat interne.

*Fédération maritime du Canada :*

Sonia Simard, directrice, Affaires législatives et environnementales.

*Gouvernement de la Saskatchewan :*

L'honorable Jeremy Harrison, ministre du Commerce et du Développement des exportations.

*Gouvernement de l'Alberta :*

L'honorable Rachel Notley, première ministre de l'Alberta (par vidéoconférence).

Le comité examine une ébauche de budget législatif pour l'exercice se terminant le 31 mars 2020.

L'honorable sénatrice Miville-Dechêne propose :

Que le budget soit modifié afin d'inclure des audiences publiques à Edmonton et Regina;

Et que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à approuver la version définitive du budget.

After debate, the Honourable Senator Plett moved:

That the motion be amended by extending the hearings in Regina for one day to hear the people of Estevan.

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was negated by a show of hands.

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Miville-Dechêne:

That the budget be amended to only include public hearings in Edmonton and Regina;

And that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to approve the final version of the budget.

The question being put on the motion, it was adopted on the following vote:

**YEAS**

The Honourable Senators Cormier, Dasko, Gagné, Mégie, Miville-Dechêne, Moncion — 6

**NAYS**

The Honourable Senators Tkachuk, Boisvenu, Manning, Plett, Stewart Olsen — 5

The Honourable Senator Manning moved:

That the motion be amended by extending the hearings in Regina for an extra half day or day, if the witness list deems it necessary.

The question being put on the motion in amendment, it was adopted.

The chair made a statement.

Mr. Smith and Ms. Simard made statements and answered questions.

At 10:06 a.m., the committee suspended.

At 10:11 a.m., the committee resumed.

Mr. Harrison made a statement and answered questions.

At 10:56 a.m., the committee suspended.

At 11:01 a.m., the committee resumed.

Ms. Notley made a statement and answered questions.

The Honourable Senator Tkachuk moved:

That the following supplementary legislative budget application for the fiscal year ending March 31, 2020, be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration;

**ACTIVITY 1:**

Alberta and Saskatchewan	\$ 153,750
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 153,750</b>

Après débat, l'honorable sénateur Plett propose :

Que la motion soit amendée afin d'étirer d'un jour les audiences de Regina pour permettre la comparution des habitants d'Estevan.

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est rejetée à mains levées.

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénatrice Miville-Dechêne :

Que le budget soit modifié de manière à ne couvrir que les audiences publiques d'Edmonton et de Regina;

Et que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à approuver la version définitive du budget.

La motion, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant :

**POUR**

Les honorables sénateurs Cormier, Dasko, Gagné, Mégie, Miville-Dechêne, Moncion — 6

**CONTRE**

Les honorables sénateurs Tkachuk, Boisvenu, Manning, Plett, Stewart Olsen — 5

L'honorable sénateur Manning propose :

Que la motion soit amendée afin de permettre de prolonger les audiences de Regina d'une demi-journée ou d'une journée si la liste des témoins le justifie.

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

Le président fait une déclaration.

M. Smith et Mme Simard font des déclarations et répondent aux questions.

À 10 h 6, la séance est suspendue.

À 10 h 11, la séance reprend.

M. Harrison fait une déclaration et répond aux questions.

À 10 h 56, la séance est suspendue.

À 11 h 1, la séance reprend.

Mme Notley fait une déclaration et répond aux questions.

L'honorable sénateur Tkachuk propose :

Que la demande suivante de budget législatif supplémentaire pour l'exercice se terminant le 31 mars 2020 soit approuvée et présentée au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration;

**ACTIVITÉ 1 :**

Alberta et Saskatchewan	153 750 \$
<b>TOTAL</b>	<b>153 750 \$</b>

And that the committee report Bill C-48 to the Senate by Thursday, May 16, 2019.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 11:40 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

OTTAWA, Wednesday, April 10, 2019  
(133)

[*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, Busson, Cormier, Dasko, Gagné, Manning, Miville-Dechéne, Plett, Seidman and Tkachuk (10).

*Other senators present:* The Honourable Senators Dalphond 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:*

*Canadian Chamber of Commerce:*

Aaron Henry, Director, Natural Resources and Environmental Policy.

*International Union of Operating Engineers:*

Steven Schumann, Director, Canadian Government Affairs;

Patrick Campbell, International Representative.

*Eagle Spirit Energy Holding Ltd.:*

Calvin Helin, Chairman and President.

*Eagle Spirit Chiefs Council Group:*

Kenneth Brown, Spokesperson.

The chair made a statement.

Et que le comité renvoie le projet de loi C-48 au Sénat au plus tard le jeudi 16 mai 2019.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 11 h 40, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

OTTAWA, le mercredi 10 avril 2019  
(133)

[*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, Busson, Cormier, Dasko, Gagné, Manning, Miville-Dechéne, Plett, Seidman et Tkachuk (10).

*Autres sénateurs présents :* Les honorables sénateurs Dalphond 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 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. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 46 des délibérations du comité.*)

*TÉMOINS :*

*Chambre de commerce du Canada :*

Aaron Henry, directeur, Ressources naturelles et politique environnementale.

*Union internationale des opérateurs-ingénieurs :*

Steven Schumann, directeur, Relations gouvernementales du Canada;

Patrick Campbell, représentant international.

*Eagle Spirit Energy Holding Ltd. :*

Calvin Helin, président du conseil et président.

*Conseil des chefs d'Eagle Spirit :*

Kenneth Brown, porte-parole.

Le président fait une déclaration.

Mr. Henry and Mr. Campbell made statements and, together with Mr. Schumann, answered questions.

At 7:46 p.m., the committee suspended.

At 7:50 p.m., the committee resumed.

Mr. Helin and Mr. Brown made statements and answered questions.

At 8:53 p.m., the committee suspended.

At 8:54 p.m., the committee, pursuant to rule pursuant to rule 12-16(1), resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

At 9:01 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

M. Henry et M. Campbell font des déclarations et, avec M. Schumann, répondent aux questions.

À 19 h 46, la séance est suspendue.

À 19 h 50, la séance reprend.

M. Helin et M. Brown font des déclarations et répondent aux questions.

À 20 h 53, la séance est suspendue.

À 20 h 54, conformément à l'alinéa 12-16(1) du Règlement, le comité poursuit ses travaux à huis clos pour examiner un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 21 h 1, 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, April 9, 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 a.m. to give consideration to the bill.

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

[*English*]

**The Chair:** Before I introduce the actual bill that we're studying, Bill C-48, and the witnesses, a letter was sent to us. I asked one of the witnesses the other day, Wim Veldman, about how many tankers are travelling at any one time in the world. On any one day, it seems 7,500 tankers are travelling worldwide. That's quite an amazing statistic, and 1 billion barrels of crude oil per day.

Today, as well, I want to let you know Global inquired about filming previous to the meeting. They wanted to film Premier Notley getting ready — not while she's testifying, but before. The premier's office was concerned that we didn't allow this. I just explained to Mr. Aiken that that isn't true. If people want to come in before the meeting, they're more than welcome to come in. However, once the gavel is down there are no more cameras. It's totally up to Premier Notley whether or not she wants to have Global in that meeting, just to let you know.

Also, we have a budget that was passed around for the travel we talked about the other day. Do you all have the budget in front of you? It includes travel to Edmonton, Regina and Estevan. I need a motion to approve the budget. Senator Manning. Any discussion?

**Senator Miville-Dechéne:** Yes. I'd like to move an amendment at this point, which would be:

That the budget be amended to only include public hearings in Edmonton and Regina;

And that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to approve the final version of the budget.

I believe this amendment is reasonable, since we're going to one city in Alberta, which is Edmonton. In terms of balance, compromise and reason, I think we should go to Regina in Saskatchewan. I believe in Regina we will be able to hear many witnesses because we will have a complete, full-day hearing. If

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 9 avril 2019

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré 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 heures pour l'étude du projet de loi.

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

[*Traduction*]

**Le président :** Avant de présenter le projet de loi en tant que tel que nous étudions, le projet de loi C-48, et d'accueillir les témoins, j'aimerais préciser qu'une lettre nous a été envoyée. L'autre jour, j'ai demandé à un des témoins, Wim Veldman, combien de pétroliers se déplaçaient à tout moment dans le monde. Un jour donné, il semble que 7 500 pétroliers sont en déplacement. C'est une statistique surprenante, et ils transportent 1 milliard de barils de pétrole brut par jour.

Je tiens aussi à vous dire, aujourd'hui, que les représentants de Global se sont renseignés parce qu'ils voulaient filmer la salle avant la réunion. Ils voulaient filmer les préparatifs de la première ministre Notley. Ils voulaient filmer non pas durant son témoignage, mais avant. Le bureau de la première ministre était préoccupé par le fait que nous n'ayons pas permis une telle chose. J'ai tout simplement expliqué à M. Aiken que ce n'est pas vrai. Si des gens veulent venir avant la réunion, ils sont tout à fait les bienvenus. Cependant, une fois la réunion commencée, il ne doit plus y avoir de caméra. C'est à la première ministre Notley de décider si elle veut que Global soit là dans le cadre de cette réunion. Je voulais que vous le sachiez.

De plus, un budget a été distribué relativement aux déplacements dont nous avons parlé l'autre jour. L'avez-vous tous devant les yeux? Des visites à Edmonton, Regina et Estevan sont prévues. J'ai besoin d'une motion pour approuver le budget. Sénateur Manning. Quelqu'un veut en discuter?

**La sénatrice Miville-Dechéne :** Oui. J'aimerais maintenant présenter un amendement. C'est le suivant :

Que le budget soit modifié pour n'inclure que des audiences publiques à Edmonton et à Regina;

Et que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à approuver la version finale du budget.

J'estime que cet amendement est raisonnable, puisque nous nous rendons à une ville de l'Alberta, Edmonton. Du point de vue de l'équilibre, du compromis et de la raison, je crois que nous devrions aller à Regina, en Saskatchewan. Selon moi, nous pourrions entendre beaucoup de témoins à Regina parce que nous

witnesses from the industry, workers in particular, wish to appear, obviously we want to hear them.

I find this amendment is reasonable in terms of going and hearing the concerns of Albertans and Saskatchewan in a balanced way.

**Senator Plett:** Chair, I would assume that the budget asked for was done based on a steering committee meeting and adopting this budget. Again, I find it very frustrating that we have senators who are trying to limit rather than open up discussions.

Yesterday, chair, at a committee meeting, we had a senator who wanted to make an observation at the end of a committee meeting, saying that the official opposition wasn't nice because they were not supporting government legislation. Here, again, we have people who are supportive of the bill, who want to ram through a bill with no proper consultations, who have spoken constantly to the fact that we should not travel, we should just have people come and see us, we should have people coming by video conference and we should not bother to go and visit the most devastated areas.

Chair, it is imperative that places such as Estevan and others be involved. I'm not going to amend the bill or ask for an amendment, but I would like to see this expanded. We are killing people's businesses with this legislation. We are devastating a region of our country with this legislation. We should do our level best. When we say we are the chamber of sober second thought, we should go out of our way to see what this is doing to hurt our economy and our country and not try to constantly limit it.

Steering approved this. This was something that Senator Miville-Dechêne and Senator Dawson were — and I shouldn't even use Senator Dawson's name when he's not in the room, but he is a member of steering — arguing and complaining about, that steering hadn't met. Now steering meets and approves a budget, and we want to try and amend that at a full meeting of the committee. Now, fortunately, this is a public hearing. Again, I hope all Canadians listen to us having committee members who want to curtail and limit our travel rather than expand it.

**The Chair:** So that is clear, steering approved the fact that we would be travelling to Alberta and Saskatchewan — outside of British Columbia — but we didn't exactly pick the cities. That was left up to Senator Miville-Dechêne and me. We decided on those three cities right after the meeting when the committee

serons là pour une audience d'une journée complète. Si des témoins de l'industrie, des travailleurs en particulier, veulent comparaître, nous voulons évidemment entendre ce qu'ils ont à dire.

J'estime cet amendement raisonnable parce qu'il permet d'aller écouter les préoccupations des Albertains et des Saskatchewanais de façon équilibrée.

**Le sénateur Plett :** Monsieur le président, j'imagine que le budget demandé a été établi en fonction du travail du comité directeur qui s'est réuni pour adopter le budget. Encore une fois, je trouve très frustrant que des sénateurs essaient de limiter les discussions plutôt que de les ouvrir.

Hier, monsieur le président, durant une réunion d'un comité, un sénateur a voulu formuler une observation à la fin de la réunion, disant que l'opposition officielle n'était pas aimable parce qu'elle ne voulait pas soutenir un projet de loi du gouvernement. Et ici, encore une fois, il y a des gens qui soutiennent le projet de loi, qui veulent qu'on l'adopte à la hâte sans réaliser des consultations appropriées, qui ont rappelé constamment le fait que nous ne devrions pas nous déplacer, que nous devrions tout simplement demander aux gens de venir nous voir, que nous devrions permettre aux gens de participer par vidéoconférence et que nous ne devrions pas nous donner la peine d'aller visiter les endroits les plus dévastés.

Monsieur le président, il est essentiel d'inclure des endroits comme Estevan, et d'autres, aussi. Je ne vais pas modifier le projet de loi ou demander un amendement, mais j'aimerais qu'on ratisse plus large. On détruit les entreprises des gens en raison du projet de loi. Nous dévastons une région de notre pays en raison de ce projet de loi. Nous devrions faire de notre mieux. Lorsque nous disons être là pour réaliser un second examen objectif, nous devrions faire tout ce que nous pouvons pour voir en quoi tout ça mine notre économie et notre pays plutôt que d'essayer constamment de limiter ce que nous faisons.

Le comité directeur a donné son aval. La sénatrice Miville-Dechêne et le sénateur Dawson — et je ne devrais même pas mentionner le sénateur Dawson lorsqu'il n'est pas dans la salle, mais il est membre du comité directeur — se sont disputés et sont plaints à ce sujet, soit que le comité directeur ne s'était pas réuni. Et là, le comité directeur se réunit et approuve un budget, et nous tentons de le modifier durant une réunion de tout le comité. Heureusement que nous tenons une audience publique. Encore une fois, j'espère que tous les Canadiens nous écoutent tandis que des membres du comité essaient de réduire et limiter nos déplacements plutôt que les encourager.

**Le président :** Par souci de clarté, le comité directeur a approuvé le fait qu'on se rende en Alberta et en Saskatchewan — mais pas en Colombie-Britannique —, mais nous n'avons pas choisi les villes précises. C'est une décision qui a été laissée à la sénatrice Miville-Dechêne et à moi. Nous avons choisi ces trois villes tout de suite après la réunion durant laquelle le comité a

decided to approve the steering motion to travel to Alberta and Saskatchewan. So we didn't precisely —

**Senator Plett:** Senator Miville-Dechêne agreed.

**Senator Miville-Dechêne:** Yes, I did. The two of us did on that particular Wednesday night. I then talked to Senator Dawson and looked at the map, saw Estevan, saw the whole situation and thought for balance reasons — because we were doing only one stop in Alberta, which, as you know, is very touched by Bill C-48 — and because it was more reasonable. I was of the opinion, as was Senator Dawson, that we should do two stops. However, this was not an official steering meeting. That's why we're going to the full committee. Obviously, this is my opinion.

I would also object, Senator Plett, to what you said about people — and I think you were referring to me — being for Bill C-48 and wanting to curtail the debate. We have not done that. We heard from many witnesses from Alberta. At the hearing here we will hear from Premier Notley today. We will also hear from a minister from Saskatchewan. We have heard from many witnesses who are against this bill. So the debate has been going on, contrary to what you are saying. My mind is not set on Bill C-48. I'm hearing and trying to understand this whole debate. So I object to what you just said.

**Senator Stewart Olsen:** I'm not a member of this committee; I'm replacing another member. I will give you a bit of Senate history, if you don't mind.

There's no greater hawk than me on spending. I have to tell you that right now. When I first came to the Senate, Senate committees hardly travelled at all. If they did, they went to more exotic places. We were not well-known to Canadians. One of my personal agenda items and big-deal pushes are for us to become known to Canadians. It's incredibly important, whether you're for the bill or against it, the Senate must be seen as an organization that is willing and wanting to listen to people. You can't do that in Ottawa.

If you want to curtail, I'd probably go to two places in Alberta, or go to the East Coast and see where the tankers run. I think cutting off meeting with Canadians doesn't do the Senate or the senators any favours at all. Thank you for listening.

décidé d'approuver la motion du comité directeur de se rendre en Alberta et en Saskatchewan. Alors nous n'avons pas précisément...

**Le sénateur Plett :** La sénatrice Miville-Dechêne a accepté.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Oui. J'ai accepté. Nous avons tous les deux accepté le mercredi soir en question. J'ai ensuite parlé au sénateur Dawson et j'ai regardé la carte, j'ai vu Estevan, j'ai vu la situation dans son ensemble et je me suis dit que, par souci d'équilibre — parce que nous ne faisons qu'un arrêt en Alberta, qui, comme vous le savez, est très touchée par le projet de loi C-48 —, et c'est aussi parce que ça me semblait plus raisonnable. J'étais d'avis, comme l'était aussi le sénateur Dawson, qu'il devrait y avoir deux arrêts. Cependant, il ne s'agissait pas d'une réunion officielle du comité directeur. C'est la raison pour laquelle on le fait durant une réunion de tout le comité. Évidemment, c'est mon avis.

Je tiens aussi à m'inscrire en faux, monsieur le sénateur Plett, contre ce que vous avez dit au sujet des gens — et je crois que vous parliez de moi — qui sont favorables au projet de loi C-48 et qui veulent limiter le débat. Je n'ai rien fait de tel. Nous avons entendu bon nombre de témoins de l'Alberta. Durant l'audience aujourd'hui nous allons entendre la première ministre Notley. Nous allons aussi rencontrer un ministre de la Saskatchewan. Nous avons rencontré beaucoup de témoins qui sont contre le projet de loi. Par conséquent, le débat a eu lieu, contrairement à ce que vous dites. Ma décision n'est pas prise relativement au projet de loi C-48. J'écoute et j'essaie de comprendre tout le débat. Je m'oppose donc à ce que vous venez de dire.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Je ne suis pas membre du comité. Je remplace un autre membre. Je vais vous raconter quelques faits historiques sur le Sénat, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Personne n'est aussi méticuleux que moi lorsqu'il est question de dépenses. Je dois vous le dire tout de suite. Lorsque je suis arrivée au Sénat, les comités sénatoriaux ne se déplaçaient à peu près pas du tout. Lorsqu'ils le faisaient, ils allaient dans des endroits plus exotiques. Nous n'étions pas bien connus des Canadiens. L'un de mes objectifs personnels est l'une des choses que j'essaie le plus de promouvoir, c'est que nous devons être mieux connus des Canadiens. C'est extrêmement important, qu'on soit pour ou contre le projet de loi, que le Sénat soit considéré comme une organisation qui est prête à écouter les gens et qui veut le faire. On ne peut pas le faire à Ottawa.

Si vous voulez limiter... J'irais probablement à deux endroits en Alberta, ou j'irais sur la côte Est voir là où passent les pétroliers. Je crois qu'éliminer une réunion auprès des Canadiens n'est pas positif pour le Sénat ou les sénateurs. Merci de m'avoir écoutée.

**Senator Dasko:** Well, I am a member of this committee, and one of the things that we have learned is that committees rarely travel on bills. This is what we have been told, very rarely. So this committee has taken a very big step in travelling on this bill.

In contrast to the comments that have been made, we have not curtailed anything. We started out with no travel, then we approved travel to British Columbia and then we approved of travel to Alberta and now we approved of travel to Saskatchewan.

**The Chair:** Alberta and Saskatchewan were together.

**Senator Dasko:** Yes. We have gone from no travel to travel to three provinces. So, in fact, we have gone precisely the opposite direction from we have heard from Senator Plett. We have gone from no travel to extensive travel to hear the views of Canadians. I think that we have a very reasonable amendment on the table, and I'm going to support it.

I also want to highlight the fact that we have had very extensive consultations on this bill, and we're going to continue to have extensive consultations after we return from travel and before we actually come to the conclusion of this process. Thank you.

**Senator Boisvenu:** It's on another subject. I'll clear that one and I'll be on the second subject.

**The Chair:** Senator Plett, you've already spoken.

**Senator Plett:** I'll wait right until the end, that's fine.

**The Chair:** Senator Moncion has not yet spoken.

**Senator Moncion:** I have a question: How many witnesses are you going to hear from in Estevan; do you know yet?

**The Chair:** We don't know until we decide that we're going to go there. Today was the day of the budget. Once the budget is approved, then we'll actually know where we're going.

**Senator Moncion:** The reason for my question is there are 201 kilometres between Regina and Estevan. You could probably easily bring the witnesses to Regina and have a full day in Regina, instead of having a full day in one city and another full day in another city. It's just a matter of time and of cost.

**La sénatrice Dasko :** Eh bien, je suis membre du comité, et l'une des choses que nous avons apprises, c'est que les comités se déplacent rarement dans le cadre de l'étude de projets de loi. C'est ce qu'on nous a dit : très rarement. Le comité prend donc une mesure importante en se déplaçant dans le cadre de l'étude du projet de loi qui nous occupe.

Contrairement à ce que laissent croire les commentaires qui ont été formulés, nous n'avons rien limité. Au départ, nous ne pensions pas voyager, puis nous avons approuvé un déplacement en Colombie-Britannique, puis un autre en Alberta, et maintenant un autre en Saskatchewan.

**Le président :** L'Alberta et la Saskatchewan ont été décidés en même temps.

**La sénatrice Dasko :** Oui. Nous sommes passés d'aucun déplacement à des déplacements dans trois provinces. Donc, en fait, nous sommes allés précisément dans la direction opposée de ce qu'affirme le sénateur Plett. Nous sommes passés d'aucun déplacement à d'importants déplacements pour entendre les points de vue des Canadiens. Je crois que nous traitons actuellement d'un amendement très raisonnable, et je vais l'appuyer.

Je veux aussi souligner le fait qu'il y a eu de très importantes consultations sur le projet de loi, et que nous allons poursuivre ces consultations après notre retour et avant de conclure le processus. Merci.

**Le sénateur Boisvenu :** C'est un autre sujet. Je vais régler ça, puis je parlerai du deuxième sujet.

**Le président :** Monsieur le sénateur Plett, vous avez déjà parlé.

**Le sénateur Plett :** Je vais attendre jusqu'à la fin. Pas de problème.

**Le président :** La sénatrice Moncion ne s'est pas encore exprimée.

**La sénatrice Moncion :** J'ai une question : combien de témoins allez-vous rencontrer à Estevan? Le savez-vous?

**Le président :** Nous ne le savons pas tant que nous ne décidons pas d'aller là-bas. Aujourd'hui, c'était la journée du budget. Une fois le budget approuvé, alors nous saurons exactement là où nous irons.

**La sénatrice Moncion :** La raison pour laquelle je le demande, c'est qu'il y a 201 kilomètres entre Regina et Estevan. Il serait probablement facile de faire venir les témoins à Regina et de passer une journée complète à Regina, plutôt que de passer une journée complète dans une ville, et une autre journée complète dans une autre ville. C'est une question de temps et de coût.

**The Chair:** The plan was two days. If you look at the budget, it's one day in Regina, a half day in Estevan and a full day in Edmonton.

**Senator Moncion:** Anyway, my comment is if you only have half a day in Estevan, you could probably bring these people to Regina and do the full work in a day, which would eliminate travel to Estevan, which is not a great distance. For people in Saskatchewan, even for us in northern Ontario, it's normal to travel three to four hours to get to a destination. It's part of where we live.

**The Chair:** Normal for them, not for us.

[Translation]

**Senator Gagné:** I will support the amendment. We are not talking about skipping Saskatchewan. We are proposing to go to Saskatchewan. The idea is to centralize our public hearings in one location, which is certainly not meant to limit debate on Bill C-48. I think the amendment is reasonable.

**Senator Cormier:** I will also vote in favour of the amendment. Senator Plett mentioned a committee meeting that was held yesterday and spoke about some comments that were made yesterday in another committee, and he seems to be attributing those comments to us. I'm not sure what committee he's talking about that made these comments, but I'd like to focus on what's going on here. In no way do I think we're trying to prevent Canadians from sharing their opinions. I think it's also reasonable to hear them in Regina. I will therefore vote in favour of this amendment. Thank you.

[English]

**Senator Plett:** Well, in reference to what Senator Cormier just raised about me referring to a different committee, Senator Dasko raised the point of what is normal and what isn't normal. I don't want to put words in her mouth, but that committees "rarely" travel, she said. So that is using other committees as well. I was using it as a general term about what we are doing here. In reference to what Senator Dasko said about rarely travelling, this committee has travelled on legislation in the past. The Finance Committee travelled across the country on legislation. So we clearly have precedence.

Senator Moncion says it's only two hours. Well, it's only two hours, it doesn't matter which direction you drive. If you drive from Regina to Estevan, it is also only two hours, and a bus to Estevan is not unreasonable. But what is being suggested here is that the people of Estevan aren't important enough to visit and

**Le président :** Le plan, c'était deux jours. Si vous regardez le budget, c'est une journée à Regina, une demi-journée à Estevan et une journée complète à Edmonton.

**La sénatrice Moncion :** De toute façon, mon commentaire, c'est que, si on passe seulement une demi-journée à Estevan, on pourrait probablement faire venir ces personnes à Regina et passer la journée complète là-bas; on éliminerait donc le besoin de se rendre à Estevan, qui n'est pas très loin. Pour les gens en Saskatchewan, même pour nous dans le Nord de l'Ontario, c'est normal de se déplacer pendant trois ou quatre heures pour se rendre à destination. Cela fait partie de là où nous vivons.

**Le président :** C'est normal pour eux, pas pour nous.

[Français]

**La sénatrice Gagné :** Je vais aussi appuyer l'amendement. Il n'est pas question de ne pas aller en Saskatchewan. On propose d'aller en Saskatchewan. L'idée, c'est de pouvoir centraliser nos audiences publiques à un endroit, et ce n'est certainement pas dans le but de limiter le débat au sujet du projet de loi C-48. Je crois que l'amendement est raisonnable.

**Le sénateur Cormier :** En fait, je vais aussi voter en faveur de l'amendement. Le sénateur Plett a fait référence à une séance de comité qui s'est tenue hier et à des commentaires qui ont été faits hier devant un autre comité, et il semble nous associer à ces commentaires-là. Je ne sais pas de quel comité il s'agit et qui a fait des commentaires, mais j'aimerais bien qu'on concentre nos observations sur ce qui se passe ici. Dans ma vision des choses, il n'est absolument pas question ici d'empêcher les Canadiens de faire entendre leur opinion. Je crois qu'il est raisonnable également de les entendre à Regina. Donc, je vais voter en faveur de cet amendement. Je vous remercie.

[Traduction]

**Le sénateur Plett :** Eh bien, pour revenir sur ce que le sénateur Cormier vient de dire quant au fait que je renvoie à un autre comité, la sénatrice Dasko a parlé de ce qui est normal et de ce qui ne l'est pas. Je ne veux pas lui faire dire quoi que ce soit, mais elle a dit que les comités se déplacent « rarement ». Elle parle donc elle aussi d'autres comités. Je m'exprimais de façon générale pour parler de ce que nous faisons ici. Pour ce qui est de ce que la sénatrice Dasko a dit sur le fait que les déplacements sont rares, notre comité s'est déjà déplacé dans le cadre de l'étude de projets de loi dans le passé. Le Comité des finances se déplace partout au pays lorsqu'il étudie des projets de loi. Il est donc clair qu'il y a des précédents.

La sénatrice Moncion dit que c'est seulement deux heures. Eh bien, c'est seulement deux heures, peu importe qui se déplace. Si on se déplace de Regina à Estevan, c'est aussi deux heures, et un autobus pour se rendre à Estevan, ça n'a rien de déraisonnable. Cependant, ce qu'on suggère, ici, c'est que les gens d'Estevan ne sont pas assez importants pour qu'on leur rende visite et qu'ils

that they can come see us, which is the argument we've been using against people coming to Ottawa.

There is a reason why Estevan was chosen as a destination that should be visited, and Senator Miville-Dechêne agreed to that. Whether she had Senator Dawson's approval or agreement, she agreed to it, and here we are again wanting to curtail. Colleagues, we've had this debate and gone around and around, and finally we have agreement and finally we're going to do something in a collegial way, and now we're wanting to prevent people from doing this again.

I agree with what Senator Stewart Olsen said. We should be travelling to the East Coast to see how they do things there. The chair told us how many tankers are travelling around the world on any given day, and we are stopping in one region that devastates three provinces. We are stopping tanker traffic that, quite frankly, isn't as dangerous as what people are making it out to be. We don't want to go and talk to the people to hear them, yet we want to say that we are the chamber of sober second thought.

We are curtailing debate. Last week the Leader of the Government brought in a programming motion that would have shut down all debate. Fortunately, we managed to get by that. But that is curtailing debate when we do that, and that's what this is.

So clearly by the speakers, chair, I think this amendment will pass, but I just hope people in Estevan are listening to this and paying very close attention to people who don't want to come and see them.

**Senator Stewart Olsen:** Please remember that the western provinces don't have as many senators, they also don't have as many elected MPs. They don't get the same voice that Ontario, Quebec and many provinces do. I think we should be trying our very best to give them a voice in our government. I think for half a day, this is an odd argument. What you will have to end up doing if you want to hear from everyone is probably extending the Regina hearings for a day and a half. If you don't want to travel out to Estevan, take that two-hour trip, then you might have to extend your day in Regina. So I'm not sure why the amendment. I don't understand.

There is a story today that Alberta is going to lose — I don't know how many more jobs. The West is devastated, and we're going to have to face that and listen to people. I don't want to have people think that no one cares what happens in the West. Canola, everything is going wrong for the West right now. I truly

peuvent venir nous voir, l'argument même que nous avons utilisé contre le fait que les gens viennent à Ottawa.

Il y a une raison pour laquelle Estevan a été choisie comme destination à visiter, et la sénatrice Miville-Dechêne a accepté que ce soit le cas. Qu'elle ait obtenu l'approbation ou l'accord du sénateur Dawson, il reste qu'elle a accepté, et nous voici encore ici à essayer de limiter tout cela. Chers collègues, nous avons déjà tenu ce débat et nous avons fait le tour pour finalement convenir que nous allions faire quelque chose de façon collégiale, et là, nous voulons à nouveau empêcher les gens de procéder de cette façon.

Je suis d'accord avec ce que la sénatrice Stewart Olsen a dit. Nous devrions aller sur la côte Est pour voir de quelle façon ils font les choses là-bas. Le président nous a dit combien il y a de pétroliers qui se déplacent dans le monde un jour donné, et nous nous arrêtons dans une région où trois provinces sont dévastées. Nous arrêtons le passage des pétroliers, ce qui, très franchement, n'est pas aussi dangereux qu'on tente bien de le faire croire. Nous ne voulons pas aller voir les gens pour entendre ce qu'ils ont à dire, et pourtant nous disons être la chambre du second examen objectif.

Nous limitons le débat. La semaine dernière, le leader du gouvernement a présenté une motion de programmation qui aurait eu pour effet d'arrêter tous les débats. Heureusement, nous avons réussi à l'éviter, mais on tente de limiter le débat lorsqu'on procède de cette façon, et c'est ce qu'on fait ici.

Par conséquent, à la lumière ce qu'ont dit les intervenants, monsieur le président, je crois que l'amendement sera adopté, mais j'espère tout simplement que les gens d'Estevan nous écoutent et qu'ils sont très attentifs à ces personnes qui ne veulent pas aller les voir.

**La sénatrice Stewart Olsen :** N'oubliez pas que les provinces de l'Ouest n'ont pas autant de sénateurs et ils n'ont pas autant de députés élus. Ils n'ont pas la même représentation que l'Ontario, le Québec et beaucoup d'autres provinces. Je crois que nous devrions faire de notre mieux pour les écouter au sein du gouvernement. Selon moi, pour une demi-journée, c'est un drôle d'argument. Ce qu'il faudra probablement faire si on veut écouter tout le monde, c'est probablement prolonger les audiences de Regina à une journée et demie. Si vous ne voulez pas vous rendre à Estevan, et vous déplacer pendant deux heures, alors vous devrez peut-être prolonger votre journée à Regina. Par conséquent, je ne suis pas sûre de comprendre l'amendement. Je ne comprends pas.

Il y a une nouvelle aujourd'hui selon laquelle l'Alberta va perdre je ne sais plus trop bien combien d'emplois de plus. L'Ouest est dévasté; c'est une réalité à laquelle il faudra faire face, et il faut écouter les gens. Je ne veux pas que les gens croient que ce qui se passe dans l'Ouest nous est égal. Le canola... tout va mal dans l'Ouest actuellement. Je crois vraiment

believe we do them a great disservice if we don't at least try to maximize our travel and speak to as many people as possible.

**Senator Gagné:** I will repeat that we are going to Saskatchewan and we are going to Alberta. It's a question of having the people from Estevan come to Regina. I think it's reasonable. I think we're cognizant of the costs also. I'm from the West; I'm from Manitoba. I have a good idea of what's going on in my province especially. I think the amendment that has been proposed is reasonable.

[Translation]

**Senator Moncion:** I'd like to make a comment about something Senator Plett said. The Standing Senate Committee on National Finance travelled for a bill, and the travel took place as part of the pre-study. As for the West, which isn't doing well —

[English]

**The Chair:** — on a bill.

**Senator Moncion:** It was on a bill, but it was in pre-study for six months —

**The Chair:** I know, but it was on a bill.

**Senator Moncion:** I agree. But it was pre-study, so we go back to that comment.

The other thing is that I understand Senator Stewart Olsen's comment about the devastation to the oil and gas and the canola industries. We understand that there are problems in the western provinces, and it's a very important problem economically. The same kind of problems happened across Canada in the wood industry in the years 2008 and 2009 when that industry went belly up in almost every province. And what happened to everyone in these jobs, whether they were truckers or whether they were workers, they found some other way to find jobs. So I'm not saying that it's not important. I'm saying that these are cyclical situations.

Going back to this committee's travel, as I was saying before, Estevan is not very far. Then, as you mentioned, the day could be longer and you meet with these people, but they come to you instead of the committee going to them.

**Senator Cormier:** Mr. Chair, is it confirmed that we will hear from the Honourable Jeremy Harrison, Minister of Trade and Export Development today?

**The Chair:** Yes, we will.

qu'on leur nuit si on n'essaie pas au moins de maximiser nos déplacements et de parler au plus grand nombre de gens possible.

**La sénatrice Gagné :** Je tiens à répéter que nous allons en Saskatchewan et en Alberta. Il faut faire en sorte que les gens d'Estevan se rendent à Regina. Je crois que c'est raisonnable. Je crois qu'on est aussi conscient des coûts. Je viens de l'Ouest, du Manitoba. J'ai une bonne idée de ce qui se passe dans ma province, surtout. Je crois que l'amendement proposé est raisonnable.

[Français]

**La sénatrice Moncion :** Je voudrais faire un commentaire au sujet de quelque chose que le sénateur Plett a mentionné. Le Comité sénatorial permanent des finances nationales a voyagé pour un projet de loi, et les déplacements ont eu lieu à l'étape de l'étude préalable. Pour ce qui est de l'Ouest, qui ne va pas bien —

[Traduction]

**Le président :** ...sur un projet de loi.

**La sénatrice Moncion :** C'était sur un projet de loi, mais il y a eu une étude préliminaire de six mois...

**Le président :** Je sais, mais c'était sur un projet de loi.

**La sénatrice Moncion :** Je suis d'accord. Mais il y avait eu une étude préliminaire, alors on en revient à ce commentaire.

L'autre chose, c'est que je comprends le commentaire de la sénatrice Stewart Olsen sur la dévastation dans les industries du pétrole, du gaz et du canola. Nous comprenons qu'il y a des problèmes dans les provinces de l'Ouest, et c'est un problème très important du point de vue économique. Le même genre de problème s'est produit partout au Canada dans l'industrie du bois d'œuvre en 2008-2009, lorsque l'industrie s'est effondrée dans quasiment toutes les provinces. Et ce qui est arrivé à tous ceux qui occupaient ces emplois, que ce soient des camionneurs ou les travailleurs, eh bien, ils ont trouvé d'autres emplois. Alors je ne dis pas que ce n'est pas important, je dis que ce sont des situations cycliques.

Pour revenir à la question des déplacements du comité, comme je l'ai déjà dit, Estevan n'est pas très loin. Puis, comme vous l'avez mentionné, on pourrait allonger la journée et rencontrer toutes ces personnes, mais elles viendraient rencontrer le comité plutôt que l'inverse.

**Le sénateur Cormier :** Monsieur le président, a-t-on confirmé que nous allons rencontrer M. Jeremy Harrison, ministre du Commerce et du Développement des exportations aujourd'hui?

**Le président :** Oui, nous allons le rencontrer.

**Senator Cormier:** He is from Saskatchewan, he represents the population and he has been elected by the —

**Senator Plett:** Good idea, let's ask him what he thinks.

**Senator Cormier:** We can ask him what he thinks. That's what I wanted to highlight.

**Senator Manning:** I think the main thing is that we hear from the people in Saskatchewan. And on Senator Stewart Olsen's comment, if needed, maybe we should look at extending the hearings in Regina for an extra half a day if the witness list there can't be accommodated in one day. Our main thing is to hear from our witnesses. Seeing that we have two at the end of the table, I think we should get to it.

**The Chair:** We're going to call the question.

**Senator Plett:** I would like to put a subamendment.

**The Chair:** Before we go to those votes, just so it's clear, we have some substitutions today. Before we go to a vote, I want to make sure. Senator Stewart Olsen, who are you replacing?

**Senator Stewart Olsen:** I'm replacing Senator MacDonald.

**The Chair:** Senator Moncion, who are you replacing?

**Senator Moncion:** Senator Simons.

**The Chair:** Anyone else replacing a senator?

[Translation]

**Senator Mégie:** I'm replacing Senator Galvez.

[English]

**The Chair:** Okay.

And the subamendment?

**Senator Plett:** First of all, let me preface that at the end I will vote against this amendment, but I will put a subamendment in that we extend the hearings in Regina for one day to hear the people of Estevan and ask them to come to Regina.

**The Chair:** Any debate here?

**Senator Miville-Dechêne:** To be very frank, I think we should wait to see how many witnesses want to come. And I think we're serious and responsible enough to —

**Le sénateur Cormier :** Il vient de la Saskatchewan. Il représente la population et il a été élu par le...

**Le sénateur Plett :** Bonne idée. Demandons-lui ce qu'il pense.

**Le sénateur Cormier :** Nous pouvons lui demander ce qu'il pense. C'est ce que je voulais souligner.

**Le sénateur Manning :** Selon moi, l'important, c'est qu'on écoute les gens de la Saskatchewan. Et pour ce qui est du commentaire de la sénatrice Stewart Olsen, au besoin, nous devrions peut-être envisager de prolonger les audiences à Regina d'une demi-journée s'il y a trop de témoins pour que nous puissions tous les entendre en une journée. L'important, c'est d'entendre les témoins. Et puisque je vois qu'il y en a deux devant nous, nous devrions peut-être leur parler.

**Le président :** Nous allons mettre la question aux voix.

**Le sénateur Plett :** J'aimerais présenter un sous-amendement.

**Le président :** Avant de passer au vote, je veux que ce soit clair : il y a eu des substitutions aujourd'hui. Avant de passer au vote, donc, je veux confirmer certaines choses. Sénatrice Stewart Olsen qui remplacez-vous?

**La sénatrice Stewart Olsen :** Le sénateur MacDonald.

**Le président :** Sénatrice Moncion, qui remplacez-vous?

**La sénatrice Moncion :** La sénatrice Simons.

**Le président :** Quelqu'un d'autre remplace un sénateur?

[Français]

**La sénatrice Mégie :** Je remplace la sénatrice Galvez.

[Traduction]

**Le président :** D'accord.

Et le sous-amendement?

**Le sénateur Plett :** Pour commencer, permettez-moi de commencer par dire que, au bout du compte, je vais voter contre l'amendement, mais je veux proposer un sous-amendement pour que nous prolongions les audiences à Regina d'une journée afin d'entendre les gens d'Estevan après leur avoir demandé de venir à Regina.

**Le président :** Y a-t-il un débat?

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Pour être franche, je crois que nous devrions attendre de voir combien de témoins viendront. Et j'estime que nous sommes assez sérieux et responsables pour...

**Senator Plett:** Obviously we aren't.

**Senator Miville-Dechêne:** Well, I think we are. You can speak for yourself, Senator Plett.

**Senator Plett:** I am.

**Senator Miville-Dechêne:** I think we should see who wants to come to Regina, and from that point on . . .

**Senator Plett:** So what's the bar? Five? Ten? Fifteen?

**Senator Miville-Dechêne:** We can vote on your subamendment. It's just that we have witnesses and it's 9:25. I think the debate is very clear. We have said that we want to go to Alberta, we want to go to Saskatchewan, hear the people from Western provinces and hear their concerns. You want to go to Newfoundland, to wherever, you want to cross Canada from one place to another.

**Senator Plett:** Chair, I didn't ask for that.

**The Chair:** Senators, we have witnesses.

All in favour of Senator Plett's subamendment raise your hands. Okay. That's five. All opposed? Six. Okay. Now we're back to the amendment.

So a voice vote. Would you call the vote? All those in favour of the amendment that we scrap Estevan?

**Senator Miville-Dechêne:** Could you please read the amendment?

**Senator Gagné:** Chair, out of respect, could you please read the amendment?

**The Chair:** Read it for the record then, Senator Miville-Dechêne.

**Senator Miville-Dechêne:** Obviously I object to the way you portrayed my amendment. I don't think it was fair.

**The Chair:** Okay. Let's put it in finer language then, Senator Miville-Dechêne.

[*Translation*]

**Senator Miville-Dechêne:** I propose that the budget be amended to only include public hearings in Edmonton and Regina and that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to approve the final version of the budget.

**Le sénateur Plett :** De toute évidence, nous ne le sommes pas.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Eh bien, je crois que nous le sommes. Vous pouvez parler pour vous, sénateur Plett.

**Le sénateur Plett :** C'est ce que je fais.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Je crois que nous devrions regarder qui veut venir à Regina, et, à partir de là...

**Le sénateur Plett :** Alors où place-t-on la barre? Cinq? Dix? Quinze?

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Nous pouvons soumettre votre sous-amendement aux voix. C'est tout simplement que nous avons des témoins, et il est 9 h 25. Je crois que le débat est très clair. Nous avons dit que nous voulons aller en Alberta, nous voulons aller en Saskatchewan, entendre les gens des provinces de l'Ouest et connaître leurs préoccupations. Vous voulez aller à Terre-Neuve, ou peu importe, vous voulez traverser le Canada d'un endroit à l'autre.

**Le sénateur Plett :** Monsieur le président, ce n'est pas ce que j'ai demandé.

**Le président :** Sénateurs, nous avons des invités.

Que tous ceux qui sont en faveur du sous-amendement du sénateur Plett lèvent la main. D'accord. Vous êtes cinq. Tous ceux qui sont opposés? Six. D'accord. Revenons à l'amendement.

Nous allons donc mettre la question aux voix par oui ou non. Voulez-vous procéder à la mise aux voix? Tous ceux en faveur de l'amendement selon lequel nous éliminons Estevan?

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Pourriez-vous s'il vous plaît lire l'amendement?

**La sénatrice Gagné :** Monsieur le président, par respect, pouvez-vous lire l'amendement?

**Le président :** Veuillez le lire pour le compte rendu, alors, sénatrice Miville-Dechêne.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Évidemment, je m'oppose à la façon dont vous décrivez mon amendement. Je ne crois pas que c'était équitable.

**Le président :** D'accord. Formulons-le dans un langage plus fin, alors, sénatrice Miville-Dechêne.

[*Français*]

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Je propose que le budget soit modifié pour n'inclure que des audiences publiques à Edmonton et Regina, et que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à approuver la version finale du budget.

[English]

**Senator Manning:** I know there's translation, but could you read it in English also?

**Senator Miville-Dechêne:** Certainly, I will do that for you.

**Senator Manning:** Thank you.

**Senator Miville-Dechêne:** I move:

That the budget be amended to only include public hearings in Edmonton and Regina;

And that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to approve the final version of the budget.

**Joëlle Nadeau, Clerk of the Committee:** The Honourable Senator Tkachuk?

**Senator Tkachuk:** I vote opposed.

**Ms. Nadeau:** The Honourable Senator Boisvenu?

**Senator Boisvenu:** Against.

**Ms. Nadeau:** The Honourable Senator Cormier?

**Senator Cormier:** For.

**Ms. Nadeau:** The Honourable Senator Dasko?

**Senator Dasko:** In favour.

**Ms. Nadeau:** The Honourable Senator Gagné?

**Senator Gagné:** In favour.

**Ms. Nadeau:** The Honourable Senator Manning?

**Senator Manning:** Opposed.

**Ms. Nadeau:** The Honourable Senator Mégie?

**Senator Mégie:** For.

**Ms. Nadeau:** The Honourable Senator Miville-Dechêne?

**Senator Miville-Dechêne:** For.

**Ms. Nadeau:** The Honourable Senator Moncion?

**Senator Moncion:** For.

**Ms. Nadeau:** The Honourable Senator Plett?

**Senator Plett:** No.

**Ms. Nadeau:** The Honourable Senator Stewart Olsen?

**Senator Stewart Olsen:** Opposed.

[Traduction]

**Le sénateur Manning :** Je sais qu'il y a une traduction, mais pouvez-vous lire la version anglaise aussi?

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Bien sûr. Je peux vous la lire.

**Le sénateur Manning :** Merci.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Je propose :

Que le budget soit modifié pour n'inclure que des audiences publiques à Edmonton et à Regina;

Et que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à approuver la version finale du budget.

**Joëlle Nadeau, greffière du comité :** L'honorable sénateur Tkachuk?

**Le sénateur Tkachuk :** Je suis contre.

**Mme Nadeau :** L'honorable sénateur Boisvenu?

**Le sénateur Boisvenu :** Contre.

**Mme Nadeau :** L'honorable sénateur Cormier?

**Le sénateur Cormier :** Pour.

**Mme Nadeau :** L'honorable sénatrice Dasko?

**La sénatrice Dasko :** Pour.

**Mme Nadeau :** L'honorable sénatrice Gagné?

**La sénatrice Gagné :** Pour.

**Mme Nadeau :** L'honorable sénateur Manning?

**Le sénateur Manning :** Contre.

**Mme Nadeau :** L'honorable sénatrice Mégie?

**La sénatrice Mégie :** Pour.

**Mme Nadeau :** L'honorable sénatrice Miville-Dechêne?

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Pour.

**Mme Nadeau :** L'honorable sénatrice Moncion?

**La sénatrice Moncion :** Pour.

**Mme Nadeau :** L'honorable sénateur Plett?

**Le sénateur Plett :** Non.

**Mme Nadeau :** L'honorable sénatrice Stewart Olsen?

**La sénatrice Stewart Olsen :** Contre.

**Ms. Nadeau:** Yeas, 6; nays, 5.

**The Chair:** We're now back to the main motion, which is the budget.

**Senator Manning:** Could I make a motion that if the witness list deems it necessary that the hearings be extended in Regina for an extra half a day or a day, whatever is necessary?

**The Chair:** Okay.

Any debate? All in favour of that?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Are we all agreed?

So we're good on the budget because the final version has to be approved by — don't we have to pass the budget?

**Ms. Nadeau:** The motion gives the power for steering to approve the budget.

**The Chair:** If that's okay. I don't know how we do that now because we're going to have to add on just in case we have an extra night.

**Ms. Nadeau:** It's already included.

**The Chair:** Because of Estevan.

**Senator Manning:** The funding is okay.

**The Chair:** We've got just as much money.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** Mr. Chair, I don't often travel with committees. It's happened perhaps one or two times in 10 years. I'm wondering how many staff members travel, compared to the number of senators.

I find that the number of staff members is high. I'm not denigrating their work, but the number of staff members compared to the number of senators is very high. I've travelled in a group of 12 senators and five staff members and it was good. Furthermore, I don't think that 12 senators will make the trip. It would probably be seven or eight senators, since some have said that they would not participate. I think that the proportion of staff members to senators is a bit off.

[*English*]

**The Chair:** Senator Boisvenu, could we delay this discussion until we finish today? We have witnesses here who have already been waiting for a half hour. We will hear the witnesses, and

**Mme Nadeau :** Six pour et cinq contre.

**Le président :** Nous voilà revenus à la motion principale, le budget.

**Le sénateur Manning :** Puis-je présenter une motion selon laquelle, si la liste des témoins fait en sorte que c'est nécessaire, les audiences à Regina pourraient être prolongées d'une demi-journée ou d'une journée, selon ce qui est nécessaire?

**Le président :** D'accord.

Un débat? Tous ceux qui sont pour la motion?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Sommes-nous tous d'accord?

Donc tout est beau pour le budget, parce que la version finale doit être approuvée par... Ne faut-il pas adopter le budget?

**Mme Nadeau :** La motion donne le pouvoir au comité directeur d'approuver le budget.

**Le président :** D'accord. Je ne sais pas comment on procédera maintenant, parce qu'il faudra ajouter quelque chose si nous devons passer une nuitée de plus.

**Mme Nadeau :** C'est déjà inclus.

**Le président :** En raison d'Estevan?

**Le sénateur Manning :** Le financement ne pose pas problème.

**Le président :** Nous avons autant d'argent.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** Monsieur le président, je ne voyage pas souvent avec les comités; c'est arrivé peut-être une ou deux fois en 10 ans. Je me questionne sur le nombre d'employés qui voyagent par rapport au nombre de sénateurs.

Je trouve que le nombre d'employés est élevé. Je ne veux pas du tout dénigrer leur travail, mais le nombre d'employés par rapport au nombre de sénateurs est très élevé. J'ai déjà voyagé alors que nous étions 12 sénateurs et 5 employés et le travail était bien fait. De plus, je suis convaincu qu'il n'y aura pas 12 sénateurs qui feront le voyage, mais plutôt 7 ou 8 sénateurs, puisque certains ont dit qu'ils ne participeraient pas au voyage. Je pense donc que la proportion des employés par rapport aux sénateurs est un peu déplacée.

[*Traduction*]

**Le président :** Sénateur Boisvenu, pouvons-nous reporter la discussion jusqu'à ce que nous ayons terminé aujourd'hui? Nous avons des témoins ici qui attendent déjà depuis 30 minutes. Nous allons entendre les témoins, et lorsqu'on aura terminé avec la

after the premier finish at 11:30 we can have a short discussion on staff.

Today we will continue our 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.

Before we begin, I want to apologize but we had this business to do. I hope you found it at least a little interesting as we went along here. I have before us Gavin Smith, Staff Lawyer, West Coast Environmental Law Association; and Sonia Simard, Director, Legislative and Environmental Affairs, Shipping Federation of Canada. She is replacing Mr. Broad, who is not well today and that's why she is here with us. Thank you for attending.

**Gavin Smith, Staff Lawyer, West Coast Environmental Law Association:** Thank you for the opportunity to appear and speak in support of Bill C-48. Given the time, I will focus my submissions on an account of the historical context for the B.C. north coast oil tanker moratorium dating back to the 1970s. I do so because Bill C-48 is about protecting a remote and ecologically important place from the introduction of a risk that does not exist there currently, namely bulk crude oil tanker traffic. Yet the absence of bulk crude oil tanker traffic is not due to a lack of proposals or potential development in the north coast region in the last 50 years.

To fully appreciate the impetus for Bill C-48 it is important to understand the unique history of the B.C. north coast and the sustained efforts from people to keep the area free from crude oil tankers.

I will begin with the Trans-Alaska Pipeline system that was advanced in the late 1960s following the discovery of oil in Prudhoe Bay, Alaska. The potential routes of those proposed crude oil tankers became an issue of major provincial and national concern in Canada.

For example, in 1970, the House of Commons had a special committee look into the matter of crude oil tanker traffic which, in 1971, after holding hearings, recommended that Canada oppose crude oil tanker traffic in the region due to the environmental risks involved. In the same year, the B.C. legislature unanimously passed a motion opposed to crude oil tanker traffic in the region.

première ministre, à 11 h 30, nous pourrions tenir une courte discussion sur le personnel.

Nous poursuivons aujourd'hui notre 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.

Avant de commencer, je tiens à m'excuser, mais nous avons quelques petites choses à régler. J'espère que vous avez trouvé tout cela au moins un peu intéressant. Nous accueillons aujourd'hui Gavin Smith, avocat interne de la West Coast Environmental Law Association, et Sonia Simard, directrice des Affaires législatives et environnementales de la Fédération maritime du Canada. Elle remplace M. Broad, qui ne se sent pas bien aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle elle est parmi nous. Merci d'être là.

**Gavin Smith, avocat interne, West Coast Environmental Law Association :** Merci de me donner l'occasion de comparaître et de parler en faveur du projet de loi C-48. Vu le temps qui m'est accordé, je vais m'en tenir à vous décrire le contexte historique du moratoire concernant les pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique qui remonte aux années 1970. Je procède ainsi parce que le projet de loi C-48 vise à protéger un endroit éloigné et important du point de vue écologique contre un risque qui n'existe pas là-bas en ce moment, c'est-à-dire le passage de pétroliers contenant du pétrole brut. Cependant, l'absence de pétroliers contenant du pétrole brut là-bas ne s'explique pas par le manque de propositions ou les possibilités de développement dans la région de la côte Nord au cours des 50 dernières années.

Pour très bien comprendre ce qui motive le projet de loi C-48, il est important de comprendre l'histoire unique de la côte nord de la Colombie-Britannique et les efforts continus des gens pour s'assurer qu'aucun pétrolier contenant du pétrole brut ne passe par là.

Je vais commencer par parler du système de l'oléoduc Trans-Alaska proposé à la fin des années 1960 à la suite de la découverte de pétrole à Prudhoe Bay, en Alaska. Les trajets proposés des pétroliers contenant du pétrole brut sont devenus un enjeu extrêmement préoccupant au Canada à l'échelon tant provincial que national.

Par exemple, en 1970, la Chambre des communes a chargé un comité spécial de se pencher sur l'enjeu de la circulation de pétroliers contenant du pétrole brut et, en 1971, après avoir tenu des audiences, ce comité spécial a recommandé que le Canada s'oppose au passage des pétroliers contenant du pétrole brut dans la région en raison des risques environnementaux connexes. La même année, l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique a adopté à l'unanimité une motion pour s'opposer au passage de pétroliers contenant du pétrole brut dans la région.

The federal government followed by making informal policy moratorium announcements in the region. In 1972, the House of Commons unanimously passed a motion stating that such crude oil tanker traffic would be inimical to the interests of Canada and urging the federal government to bring that matter to the attention of the United States. Now, of course, the Trans-Alaska Pipeline system was constructed, approved by the United States after that time and built. What Canada endeavoured to do was to ensure that those crude oil tankers were as far away as possible from the B.C. coast in order to protect the region.

In 1977, when those oil tankers began their transits from Valdez, there was a routing system put in place by the U.S. Coast Guard. There are federal officials on record stating that that routing system, which was to keep tankers in excess of 100 miles west of Haida Gwaii, was the result of an agreement between the U.S. and Canadian governments.

Those routes were quite unpopular with the tanker industry due to the costs involved. In 1982, they were abandoned by the U.S. Coast Guard, which again caused Canada to enter into negotiations through the Canadian Coast Guard to seek to keep oil tankers at a safe distance from the region, which eventually resulted in the Voluntary Tanker Exclusion Zone that's now in place.

However, the Trans-Alaska project was not the only proposed crude oil tanker project in the B.C. north coast region at the time. In 1976, Kitimat Oil Pipe Line Ltd. proposed a deep-sea oil port in Kitimat to import oil from the United States, as well as Indonesia and other international locations. The federal government's response was to launch a federal inquiry under the federal Inquiries Act, which held hearings in British Columbia and issued a Statement of Proceedings in 1978. I will briefly quote from that, because I think it captures what was going on at the time. Commissioner Andrew Thompson stated:

Despite my familiarity with this history of determined opposition to tanker traffic, I have been surprised to find it so universal. In my preliminary meetings throughout the province and in the formal and community hearings of the Inquiry held to date, the oil port proposals have inspired few advocates other than the proponent companies themselves.

The federal government's response following the release of the Statement of Proceedings was to make a policy announcement that they would not permit the Kitimat oil port project to proceed.

The other piece of history I wanted to highlight was the B.C. offshore petroleum exploration and development moratorium. In 1972, the same year that the House of Commons made its motion

Le gouvernement fédéral a ensuite fait des annonces de moratoire stratégique non officiel dans la région. En 1972, la Chambre des communes a adopté à l'unanimité une motion selon laquelle une telle circulation de pétroliers de brut serait contraire aux intérêts du Canada et exhortait le gouvernement fédéral à porter cette question à l'attention des États-Unis. Bien sûr, l'oléoduc Trans-Alaska a été approuvé par les États-Unis après cette date et bâti. Le Canada s'est efforcé de faire en sorte que ces pétroliers soient aussi éloignés que possible de la côte de la Colombie-Britannique afin de protéger la région.

En 1977, lorsque ces pétroliers ont commencé à se déplacer depuis Valdez, la garde côtière américaine a mis en place un système d'organisation du trafic. Des fonctionnaires fédéraux ont officiellement déclaré que ce système, qui devait garder les pétroliers à plus de 100 milles à l'ouest de Haida Gwaii, résultait d'un accord entre les gouvernements américain et canadien.

Ces itinéraires étaient très impopulaires auprès de l'industrie des pétroliers en raison des coûts inhérents. En 1982, ils ont été abandonnés par la garde côtière américaine, ce qui a de nouveau obligé le Canada à entamer des négociations par l'entremise de la Garde côtière canadienne afin de tenter de maintenir les pétroliers à une distance sécuritaire de la région, ce qui a finalement abouti à la création de la zone d'exclusion volontaire des pétroliers, qui est actuellement en place.

Toutefois, le projet Trans-Alaska n'était pas le seul projet de pétroliers de brut proposé dans la région de la côte nord de la Colombie-Britannique à l'époque. En 1976, Kitimat Oil Pipe Line Limited a proposé un port pétrolier en haute mer à Kitimat dans le but d'importer du pétrole des États-Unis, ainsi que de l'Indonésie et d'ailleurs dans le monde. Le gouvernement fédéral a réagi en lançant une enquête fédérale en vertu de la Loi sur les enquêtes fédérales; des audiences ont été tenues en Colombie-Britannique, et un exposé des procédures a été publié en 1978. Je vais en citer un bref extrait, car je pense que cela reflète ce qui se passait à l'époque. Le commissaire Andrew Thompson a déclaré :

Même si je connais bien cette histoire d'opposition déterminée au trafic de pétroliers, j'ai été étonné de constater sa dimension universelle. Au cours de mes réunions préliminaires dans toute la province ainsi que des audiences officielles et communautaires tenues à ce jour dans le cadre de l'enquête, les propositions relatives aux ports pétroliers ont inspiré peu de défenseurs autres que les sociétés promotrices.

À la suite de la publication de l'exposé des procédures, le gouvernement fédéral a réagi en annonçant qu'il ne permettrait pas le projet de port pétrolier de Kitimat.

L'autre élément de l'histoire que je voulais faire ressortir est le moratoire sur l'exploration et l'exploitation du pétrole extracôtier en Colombie-Britannique. En 1972, l'année même où

in opposition to tanker traffic, the federal government implemented a moratorium on petroleum exploration and development in the B.C. north coast region, initially by way of orders in council which suspended existing exploratory permits in the region and then, following the eventual expiry of those orders in council, that moratorium has been maintained by policy ever since.

There were two occasions when Canada considered lifting that offshore petroleum development moratorium. The first was in the 1980s, when Canada and B.C. were in negotiations for a Pacific accord on offshore petroleum development, similar to Atlantic provinces at the time. There were two very high-profile oil spills that affected the West Coast at that time, namely the *Nestucca* oil barge spill, which resulted in bunker C oil impacting the B.C. coast, as well as, of course, the *Exxon Valdez*. In response to the impacts of those spills and the public concerns, both the B.C. and federal governments elected to maintain the offshore development moratorium.

In the early 2000s, a new provincial government requested that the federal government consider lifting that development moratorium. After a process of consideration, the federal government ultimately elected to maintain the petroleum development moratorium offshore the coast of B.C. It is worth noting that one of the things that Canada did as part of its process there was to establish a federal public review panel, which held hearings in British Columbia and concluded in its report in 2004 that 75 per cent of British Columbians wanted to maintain the offshore petroleum development moratorium.

The next step in the history is the Enbridge Northern Gateway proposal, which I won't dwell on as I suspect it is more familiar to senators, except to note that efforts to legislate the crude oil tanker moratorium on the north coast really picked up during that time in response to Northern Gateway, including six private members' bills put forward between 2008 and 2014 to legislate an oil tanker ban on the north coast, as well as a majority motion passed in 2010 in the House of Commons calling for such legislation.

This historic context is important because it demonstrates that the federal government has repeatedly made and upheld policy decisions to keep crude oil tankers out of the region, regardless of where that oil was from, and to prohibit development of B.C. offshore petroleum resources to protect those same waters. This is in response to the sustained work of north coast residents and other British Columbians and Canadians, emphasizing their view that too much is at stake to warrant the risk. We submit that

la Chambre des communes a présenté sa motion contre la circulation de pétroliers, le gouvernement fédéral a instauré un moratoire sur l'exploration et l'exploitation du pétrole dans la région de la côte nord de la Colombie-Britannique, initialement au moyen de décrets qui ont suspendu les permis d'exploration existants dans la région; puis à la date ultérieure de leur expiration, le moratoire a été maintenu par une politique depuis.

À deux occasions, le Canada a envisagé de lever ce moratoire relatif à l'exploitation pétrolière au large des côtes. La première fois, c'était dans les années 1980, lorsque le Canada et la Colombie-Britannique étaient en négociation pour un accord du Pacifique sur l'exploitation extracôtière des réserves de pétrole, semblable à celui des provinces de l'Atlantique à l'époque. Deux déversements de pétrole hautement médiatisés ont touché la côte Ouest à cette époque, à savoir le déversement mettant en cause la barge pétrolière *Nestucca* dont le rejet de mazout de type Bunker C a touché la côte de la Colombie-Britannique ainsi que, bien sûr, l'*Exxon Valdez*. En réponse aux répercussions de ces déversements et aux préoccupations du public, le gouvernement de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral ont choisi de maintenir le moratoire sur l'exploitation extracôtière.

Au début des années 2000, un nouveau gouvernement provincial a demandé que le gouvernement fédéral envisage de lever ce moratoire sur l'exploitation. Au terme d'un processus de réflexion, le gouvernement fédéral a finalement décidé de maintenir le moratoire sur l'exploitation pétrolière au large des côtes de la Colombie-Britannique. Il convient de souligner que l'une des choses que le Canada a faites dans le cadre de son processus a été d'établir un comité d'examen public fédéral, lequel a tenu des audiences en Colombie-Britannique et a conclu dans son rapport en 2004 que 75 p. 100 des Britanno-Colombiens souhaitaient maintenir le moratoire relatif à l'exploitation extracôtière des réserves de pétrole.

L'étape suivante dans l'histoire est le projet Northern Gateway d'Enbridge, sur lequel je ne m'étendrai pas, car je soupçonne qu'elle est mieux connue des sénateurs, si ce n'est pour souligner que les efforts pour légiférer sur le moratoire visant les pétroliers de brut sur la côte Nord ont vraiment pris de l'ampleur au cours de cette période en réponse à Northern Gateway. Notamment, six projets de loi d'initiative parlementaire ont été présentés entre 2008 et 2014 pour interdire les pétroliers sur la côte Nord, tout comme une motion adoptée à la majorité par la Chambre des communes en 2010 pour réclamer une telle loi.

Ce contexte historique est important, car il montre que le gouvernement fédéral a maintes fois pris et confirmé des décisions de principe visant à maintenir les pétroliers transportant du brut hors de la région, quelle que soit l'origine du pétrole, et à interdire la mise en valeur des ressources pétrolières extracôtières de la Colombie-Britannique afin de protéger ces mêmes eaux. Cela fait suite au travail soutenu des résidents de la côte Nord et d'autres Britanno-Colombiens et Canadiens, soulignant leur point de vue selon lequel les enjeux sont trop

Bill C-48 reflects the unique history of the B.C. north coast, and we support its enactment.

**The Chair:** Thank you.

**Sonia Simard, Director, Legislative and Environmental Affairs, Shipping Federation of Canada:** Good morning, members of the committee. My name is Sonia Simard and I am here today on behalf of Shipping Federation of Canada, which is the voice of owners, operators and agents of deep-sea vessels that carry Canada's imports and exports.

The ships represented by our members load and discharge all kinds of cargo, including oil, at ports across the country: on the West Coast, on the Atlantic, the St. Lawrence River and the Great Lakes. Our association's mandate is to contribute to the policy discussion on the safe and efficient transportation of goods through Canadian waters.

Given the foregoing, we would like to bring to the committee's attention a previous technical assessment made by Transport Canada — namely, the TERMPOL Review Process on the Northern Gateway project.

During this technical analysis, Transport Canada and the Canadian Coast Guard assessed the safety of shipping routes in the Hecate Strait, considering the size of tankers, traffic density and environmental factors. The result of that study led Transport Canada to say:

. . . the proposed shipping routes are appropriate for the tankers that would load and unload at the proposed terminal. . . .

. . . the proposed routes provide the clearances and allowances required for good vessel manoeuvrability. . . .

And allowances for very large crude oil tankers to safely navigate.

In other words, Transport Canada's own assessment indicated that the existing regulatory regime, combined with the implementation of enhanced safety measures, would support the safe movement of oil through the northern coast of B.C.

From our side, we are not aware of any new evidence-based risk assessment that has led Transport Canada to modify its earlier safety assessment. Having said that, we would like to be very clear that we are not here today in front of the committee to support one specific oil project or another. We would like to urge the committee to ensure that any discussion on prohibiting tanker

élevés pour justifier le risque. Nous estimons que le projet de loi C-48 reflète l'histoire unique de la côte nord de la Colombie-Britannique, et nous appuyons sa promulgation.

**Le président :** Merci.

**Sonia Simard, directrice, Affaires législatives et environnementales, Fédération maritime du Canada :** Bonjour, mesdames et messieurs. Je m'appelle Sonia Simard et je suis ici aujourd'hui au nom de la Fédération maritime du Canada, qui représente les propriétaires, exploitants et agents de navires océaniques qui transportent les importations et les exportations du Canada.

Les navires représentés par nos membres chargent et déchargent toutes sortes de cargaisons, y compris des hydrocarbures, dans différents ports du pays : sur la côte Ouest, l'Atlantique, le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs. Notre association a pour mandat de contribuer aux discussions stratégiques sur le transport sécuritaire et efficace des marchandises dans les eaux canadiennes.

Compte tenu de ce qui précède, nous voudrions porter à l'attention du comité une évaluation technique antérieure de Transports Canada, notamment le processus d'examen TERMPOL visant le projet Northern Gateway.

Au cours de cette analyse technique, Transports Canada et la Garde côtière canadienne ont évalué la sécurité des routes de navigation dans le détroit d'Hecate, en tenant compte de la taille des navires-citernes, de la densité du trafic et des facteurs environnementaux. Le résultat de cette étude a amené Transports Canada à dire :

[...] les routes proposées pour la navigation sont appropriées pour les navires-citernes qui chargeraient et déchargeraient au terminal proposé [...]

[...] les routes proposées prévoient les espaces libres et les marges de manœuvre nécessaires pour assurer la bonne manoeuvrabilité des navires [...]

Ainsi que les marges de manœuvre pour la sécurité de la navigation des très gros transporteurs de brut.

En d'autres termes, la propre évaluation de Transports Canada a indiqué que le régime réglementaire en vigueur, combiné à la mise en œuvre de mesures de sécurité renforcées, favoriseraient le transport sûr du pétrole sur la côte nord de la Colombie-Britannique.

De notre côté, nous ne sommes au courant d'aucune nouvelle évaluation des risques fondée sur des faits qui ait amené Transports Canada à modifier son évaluation antérieure de la sécurité. Cela dit, nous aimerions bien préciser que nous ne sommes pas ici aujourd'hui devant le comité pour appuyer un projet pétrolier spécifique ou un autre. Nous voudrions exhorter le comité à faire en sorte que toute discussion sur l'interdiction

operation off the north coast of British Columbia is evidence-based.

Tankers have a strong safety record. Sixty per cent of the world's crude oil is transported by tankers. Internationally, the number of large spills has steadily decreased over the last 50 years. More than 2.8 billion tonnes of oil move each year, and 93 per cent of that quantity safely reaches its destination.

In Canada, more than 280 million tonnes of oil and petroleum products move in and out of ports on the East Coast. That is, Come by Chance, Port Hawkesbury, Saint John, Montreal and Quebec. There are navigational challenges in the Atlantic and the St. Lawrence River. For example, there are the high tides in the Bay of Fundy and ice navigation in the Gulf and the St. Lawrence River for several months of the year. Yet there is a framework in place that supports the safe movement of oil through these Canadian waterways.

We recognize that no industrial activity is free of risk and that the identification of acceptable risk levels is a public policy decision. However, we believe that this decision must be rooted in comprehensive and detailed evidence regarding navigational safety. In our opinion, that part is missing right now.

Transport Canada has also stated that the spill response capacity that currently exists on B.C.'s north coast is not as strong as in other areas of Canada, and for that reason we should implement a moratorium. From our perspective, we would expect that the ongoing initiatives by Transport Canada and the Western Canada Marine Response Corporation, known as WCRMC, in developing what is called area response-based plans for the north coast would address this issue. In fact, a few weeks ago, this committee heard from a representative of the WCRMC who stated that it is possible to deploy additional response capacity along the north coast of B.C.

In addition to the issues outlined above, the implementation of a tanker moratorium has raised questions under international law. We believe that the government has attempted to circumvent possible conflict with freedom of navigation under international law by crafting its moratorium as a prohibition on loading, unloading or anchoring, rather than prohibition on the passage of the tankers per se. This is, in our respectful opinion, the equivalent of using the back door for doing what is not possible to do through the front door.

In this respect, we would note that international law enables coastal states to designate particularly sensitive sea areas in which a country can apply stricter measures, such as routing requirements, after having completed an informed risk assessment process. In our view, any discussion on imposing

d'exploitation de navires-citernes le long de la côte nord de la Colombie-Britannique soit fondée sur des faits.

Les navires-citernes ont un dossier de sécurité solide. Soixante pour cent du pétrole brut mondial est transporté par des pétroliers. À l'échelle internationale, le nombre de grands déversements n'a cessé de diminuer au cours des 50 dernières années. Plus de 2,8 milliards de tonnes de pétrole sont acheminées chaque année, et 93 p. 100 de cette quantité parvient à destination en toute sécurité.

Au Canada, plus de 280 millions de tonnes de pétrole et de produits pétroliers transitent par des ports sur la côte Est : Come by Chance, Port Hawkesbury, Saint John, Montréal et Québec. Il y a des problèmes de navigation dans l'Atlantique et le fleuve Saint-Laurent. Par exemple, il y a les fortes marées dans la baie de Fundy et la navigation dans les glaces dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent pendant plusieurs mois de l'année. Pourtant, il existe un cadre en place qui favorise le transport sans danger du pétrole dans ces voies navigables canadiennes.

Nous reconnaissons qu'aucune activité industrielle n'est sans risque et que la détermination de niveaux de risque acceptables est une décision de politique publique. Cependant, nous pensons que cette décision doit s'appuyer sur des données probantes complètes et détaillées concernant la sécurité de la navigation. À notre avis, cette partie manque pour le moment.

Transports Canada a également déclaré que la capacité d'intervention en cas de déversement qui existe actuellement sur la côte nord de la Colombie-Britannique n'est pas aussi forte que dans d'autres régions du Canada et que, par conséquent, nous devrions instaurer un moratoire. De notre point de vue, nous nous attendions à ce que les initiatives en cours de Transports Canada et de la Western Canada Marine Response Corporation, appelée la WCRMC, visant à élaborer ce que l'on appelle des plans d'intervention localisée pour la côte Nord régleraient ce problème. En fait, il y a quelques semaines, le comité a entendu un représentant de la WCRMC qui a déclaré qu'il était possible de déployer une capacité d'intervention supplémentaire le long de la côte nord de la Colombie-Britannique.

Outre les problèmes évoqués ci-dessus, la mise en œuvre d'un moratoire visant les pétroliers a soulevé des questions de droit international. Nous croyons que le gouvernement a tenté de contourner le conflit possible avec la liberté de navigation prévue par le droit international en définissant son moratoire comme une interdiction de chargement, de déchargement ou d'ancrage, plutôt que d'interdire le passage des pétroliers en soi. Cela, à notre humble avis, équivaut à utiliser la porte arrière pour faire ce qu'il est impossible de faire par la porte principale.

À cet égard, nous notons que le droit international permet aux États côtiers de désigner des zones maritimes particulièrement sensibles dans lesquelles un pays peut appliquer des mesures plus strictes, comme des exigences relatives au routage, après avoir mené à bien un processus éclairé d'évaluation des risques.

conditions on the movement of tankers on the north coast should take place in that context, including the consideration of specific shipping corridors. We thank you for the opportunity to provide comments on Bill C-48.

**The Chair:** Thank you, Ms. Simard. I will ask the minister from Saskatchewan if he would agree to go until maybe 10 after. That will give us 50 minutes with him before the premier. We will have a little more time.

Senators, if you could keep your questions snappy and try not to have a long prelude to them, that would be great.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you both for your testimony.

Mr. Smith, it is always difficult to assess if citizens are for or against a particular project. Was there any referendum or plebiscite done in the past in northern B.C. that could give us some indication?

Since you've been following this particular file for years, has there been some effort made to designate that particular pristine coast as on the international scene as a place that we should not develop?

**Mr. Smith:** In response to the first question regarding a plebiscite, the City of Kitimat, during the Northern Gateway proposal, held a referendum for its citizens. About 58 or 59 per cent of Kitimat residents voted that they did not want the crude oil tanker project in that city. There have been letters sent by most local governments in the region, including City of the Prince Rupert, Terrace, Smithers and regional districts such as the Skeena-Queen Charlotte Regional District, opposing crude oil tanker traffic in the region and/or supporting Bill C-48.

With regard to your second question, I would note that there is also an important marine planning initiative that's happened in the region, initially through the Pacific North Coast Integrated Management Area, or PNCIMA, called the Marine Plan Partnership for the North Pacific Coast, or MaPP. It is a partnership with the B.C. government and Indigenous nations. At one point it did not include the federal government, but there have been efforts to do marine planning on the coast to protect those unique values.

**Senator Miville-Dechêne:** Anything else? UNESCO has wonderful programs to protect sites.

**Mr. Smith:** I'm not sure, off the top of my head, regarding a UNESCO heritage designation.

À notre avis, toute discussion sur l'imposition de conditions aux mouvements de pétroliers sur la côte Nord devrait avoir lieu dans ce contexte, y compris la prise en compte de couloirs de navigation spécifiques. Nous vous remercions de nous avoir permis de commenter le projet de loi C-48.

**Le président :** Merci, madame Simard. Je demanderai au ministre de la Saskatchewan s'il accepterait de prendre la parole à partir de 10 heures, peut-être. Cela nous donnera 50 minutes avec lui avant que nous n'entendions la première ministre. Nous aurons un peu plus de temps.

Sénateurs, si vous pouviez garder vos questions succinctes et éviter un long préambule, ce serait formidable.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Merci à vous deux de votre témoignage.

Monsieur Smith, il est toujours difficile d'évaluer si les citoyens sont pour ou contre un projet particulier. Y a-t-il eu un référendum ou un plébiscite organisé dans le Nord de la Colombie-Britannique qui pourrait nous donner des indications?

Vous suivez ce dossier depuis des années. Des efforts ont-ils été déployés pour désigner cette côte vierge, sur la scène internationale, comme un endroit que nous ne devrions pas exploiter?

**M. Smith :** En réponse à la première question concernant un plébiscite, la Ville de Kitimat, lors de la proposition relative à Northern Gateway, a organisé un référendum pour ses citoyens. Environ 58 ou 59 p. 100 des habitants de Kitimat ont déclaré qu'ils ne voulaient pas du projet de pétrolier de brut dans cette ville. La plupart des administrations locales de la région ont envoyé des lettres, notamment la Ville de Prince Rupert, Terrace, Smithers et des districts régionaux comme le district régional de Skeena-Queen Charlotte, afin de s'opposer au trafic de pétroliers dans la région et/ou de soutenir le projet de loi C-48.

À propos de votre deuxième question, je ferais remarquer qu'une importante initiative de planification marine a eu lieu dans la région, initialement dans la zone de gestion intégrée de la côte Nord du Pacifique, ou la ZGICNP, appelée Partenariat de planification marine pour la côte Nord du Pacifique, ou le MaPP. C'est un partenariat avec le gouvernement de la Colombie-Britannique et les nations autochtones. À un moment donné, cela n'incluait pas le gouvernement fédéral, mais des efforts ont été déployés pour planifier les activités maritimes sur la côte afin de protéger ces valeurs uniques.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Y a-t-il autre chose à ajouter? L'UNESCO a des programmes formidables pour ce qui est de la protection des sites.

**M. Smith :** Je ne suis pas certain, de prime abord, que cela ait été désigné site du patrimoine de l'UNESCO.

**Senator Stewart Olsen:** I am from New Brunswick. I think the Bay of Fundy is a resource that we all treasure on our coast, and yet we allow tanker traffic. We have the Fundy Biosphere Reserve, and we allow tanker traffic. Regarding Quebec, I've lived in Sept-Îles so I know that tanker traffic runs up and down the St. Lawrence, which is a treasure in this whole country.

Mr. Smith, I'm not sure why one part of the country is more treasured than another. Why is it more important there than where I live, where Quebecers live or the Great Lakes? We are part of the federal government and this is a national initiative. Why is it more important?

**Mr. Smith:** To start, Bill C-48 is not about saying, in my understanding of it, that the north coast is more important than other areas of Canada, which are certainly important as well.

I would flag a couple of things. Because of the unique history of that area, there is not currently crude oil tanker traffic in the region. So this is about preventing the introduction of a risk that does not currently exist.

Further, I would flag that Canada first enacted an oil tanker moratorium on the East Coast, a smaller moratorium, in Head Harbour, New Brunswick, in response to a refinery proposed in Maine at that time. In 1982, I believe Oil Carriage Limitation Regulations were passed under the Canada Shipping Act and were eventually repealed after that proposal was abandoned. So there have been efforts to do that on the East Coast as well.

**Senator Gagné:** I had two questions, and one was answered by Mr. Smith. My second question is for Madam Simard.

[*Translation*]

Ms. Simard, a witness who appeared last week, whose name escapes me, said that, for all intents and purposes, it would be safer for the region if we gave the tankers access to a port, especially in the Prince Rupert area, since the distance between the coast and the ocean is fairly small, about 30 kilometres.

We also heard that we could allow tankers through and still conduct a risk assessment to deal with potential incidents. This risk assessment could protect the region from all sorts of different vessels that operate in the area. Could you comment on this, since you mentioned the possibility of a corridor?

**La sénatrice Stewart Olsen :** Je viens du Nouveau-Brunswick. Je pense que la baie de Fundy est une ressource que nous chérissons tous sur notre côte, et pourtant nous autorisons la circulation des pétroliers. Nous avons la réserve de biosphère de Fundy, et nous autorisons la circulation des pétroliers. En ce qui concerne le Québec, j'ai vécu à Sept-Îles, je sais donc que les pétroliers circulent le long du fleuve Saint-Laurent, qui est un trésor pour tout le pays.

Je ne sais pas pourquoi une partie du pays est considérée comme plus précieuse qu'une autre, monsieur Smith. Pourquoi est-ce plus important là-bas que là où j'habite, qu'au Québec ou qu'aux Grands Lacs? Nous faisons partie du gouvernement fédéral et il s'agit d'une initiative nationale. Pourquoi est-ce plus important?

**M. Smith :** Pour commencer, selon moi, le projet de loi C-48 ne vise pas à dire que la côte Nord est plus importante que les autres régions du Canada, qui sont tout aussi importantes.

J'aimerais relever deux ou trois choses. En raison de l'histoire unique de cette région, actuellement, il n'y a pas de transporteurs de brut dans la région. Il s'agit donc de prévenir l'introduction d'un risque qui n'existe pas actuellement.

De plus, j'aimerais souligner que le Canada a d'abord imposé une interdiction de circulation des pétroliers sur la côte Est, une interdiction plus limitée, à Head Harbour au Nouveau-Brunswick, en réponse à une proposition de construction d'une raffinerie dans le Maine à l'époque. C'est en 1982, je crois, que le Règlement sur les restrictions au transport d'hydrocarbures a été adopté en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, et il a finalement été abrogé après l'abandon de cette proposition. Il y a donc eu des efforts pour faire cela sur la côte Est également.

**La sénatrice Gagné :** J'avais deux questions, et M. Smith a répondu à l'une d'entre elles. Ma deuxième question s'adresse à Mme Simard.

[*Français*]

Mme Simard, un témoin qui a comparu la semaine dernière et dont le nom m'échappe, nous disait que, à toutes fins utiles, il serait plus sécuritaire pour la région si on permettait aux pétroliers d'avoir accès à un port, surtout dans la région de Prince Rupert, parce que la distance entre la côte et l'océan est assez limitée, soit d'environ 30 kilomètres.

On a mentionné que, tout en permettant le passage de pétroliers, on pourrait prévoir une évaluation du risque pour traiter des incidents possibles. Une telle évaluation du risque pourrait sécuriser la région pour toutes sortes de vaisseaux différents qui y circulent. Seriez-vous en mesure de faire des commentaires à ce sujet, puisque vous avez fait référence à la possibilité d'un corridor?

**Ms. Simard:** Whether it's this corridor or another one, it's important to conduct a risk assessment and an assessment of risk reduction measures. We're talking about distance to the coast, but there are other potential risk reduction measures, with the use of the Maritime Information System, or MIS, used in Canada for piloting and escorting. There are different measures for safe transportation on top of the ones connected to physical distance from the coast. We believe it's important to take this into account in the study of Bill C-48.

**Senator Gagné:** Thank you.

[English]

**Senator Plett:** I have three quick questions, and if you can make the answers equally brief I will get all of these in.

What's the average size of a tanker now travelling this route? The moratorium is for tankers 12,500 tonnes or more. What's the average-sized tanker going through there? Do either of you have the answer to that?

**Ms. Simard:** I don't have the exact average size, but actually there are no deep-sea tankers right now. Those are tug-and-barge. And we are talking about traffic on the Hecate Strait?

**Senator Plett:** I guess I'm getting to the point that if the ships going through there carry 12,450 tonnes, they would be legal to go through. I'm wondering how much of a restriction would that be.

**Ms. Simard:** I see your question. I would have to revert because those would be domestic tankers. We don't have that information. We represent deep-sea vessels, and they are not deep-sea vessels. Vessels below that threshold that are currently navigating the coast serve the domestic market. I will have to return with that information.

**Senator Plett:** If you could, I would appreciate it.

**Ms. Simard:** I will.

**Senator Plett:** Could either of you tell me what is the most dangerous oil-shipping route in Canada right now? Surely it's not this route? What is the most dangerous route for shipping oil in Canada?

**Ms. Simard:** I'm not a mariner, so I don't have an answer for the most dangerous route. We have 280 million tonnes of oil moving safely each year. I don't have an assessment of the most dangerous route in Canada.

**Mme Simard :** Qu'il s'agisse de ce corridor ou d'un autre, il est important d'effectuer cette évaluation du risque et une évaluation des mesures de réduction du risque. On parle de distances par rapport à la côte, mais il existe d'autres mesures possibles de réduction du risque, avec l'aide du Système d'information maritime (SIM) utilisé au Canada en ce qui a trait notamment au pilotage et à l'escorte. Différentes mesures existent en plus de celles qui sont liées aux distances physiques de la côte, et ce, afin de permettre un transport sécuritaire. Nous croyons qu'il est important de tenir compte de cela dans le cadre de l'étude du projet de loi C-48.

**La sénatrice Gagné :** Merci.

[Traduction]

**Le sénateur Plett :** J'ai trois brèves questions à vous poser et, si vous pouviez me donner des réponses tout aussi brèves, je pourrais toutes vous les poser.

Quelle est la taille moyenne d'un pétrolier qui emprunte cette route? L'interdiction s'applique aux pétroliers de 12 500 tonnes et plus. Quelle est la taille moyenne des pétroliers en question? Est-ce que l'un de vous a la réponse à cette question?

**Mme Simard :** Je ne connais pas la taille moyenne exacte, mais en fait, il n'y a pas de navires-citernes de haute mer actuellement. Il s'agit de remorqueurs-chaland; nous parlons bien de la circulation dans le détroit d'Hecate?

**Le sénateur Plett :** Je suppose que, si les navires passent par là en transportant 12 450 tonnes, ils seraient légalement autorisés à passer. Je me demande dans quelle mesure cela serait une restriction.

**Mme Simard :** Je comprends votre question. Je devrai revenir là-dessus, car il s'agirait de pétroliers intérieurs. Nous n'avons pas cette information. Nous représentons les navires de haute mer, et il ne s'agit pas de cela. Les navires de plus petit tonnage qui naviguent actuellement le long de la côte servent le marché intérieur. Je vais devoir vous revenir là-dessus.

**Le sénateur Plett :** Si vous le pouviez, je vous en serais reconnaissant.

**Mme Simard :** Je le ferai.

**Le sénateur Plett :** L'un de vous pourrait-il me dire quelle est actuellement la route la plus dangereuse pour le transport de pétrole au Canada? Ce n'est certainement pas cette route-là? Quelle est actuellement la route la plus dangereuse pour le transport de pétrole au Canada?

**Mme Simard :** Je ne suis pas marin, je n'ai donc pas la réponse pour ce qui est de la route la plus dangereuse. Chaque année, 280 millions de tonnes de pétrole sont transportées en toute sécurité. Je n'ai aucune évaluation en ce qui concerne la route la plus dangereuse au Canada.

**Senator Plett:** Probably somewhere close to Newfoundland and Labrador might be a little more difficult than to move oil than in British Columbia?

**Ms. Simard:** Maybe each of them will present different challenges, such as tides and ice.

**Senator Plett:** I believe the *Exxon Valdez* was raised this morning, and I apologize if it wasn't. It has been raised a number of times as a reason. The minister gave us that as one of the reasons why this is so dangerous, and yet Alaska has not slowed down any of their oil shipping as a result of that. They've rather corrected problems and made things safer. Do you have any comment on that? Why are we constantly using *Exxon Valdez* as the reason for the tanker moratorium? Maybe you are not the people to answer the question, but I would like a comment.

**Mr. Smith:** I can offer a brief comment. It is important in terms of demonstrating the impacts of those types of spills and what could be at risk in the north coast area.

**Senator Plett:** But not the danger?

**Mr. Smith:** I'm not sure I understand the question.

**Senator Plett:** You said the impact of a spill but not the danger of a spill. Again I think it might be more dangerous to ship oil there than it is where we are talking.

**Mr. Smith:** I'm not sure I am qualified to speak to the relative dangers between the two places, but I think the reference to the *Exxon Valdez* has been in regard to the significance of the impacts it had on ecosystems.

**Senator Plett:** Thank you.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** Mr. Smith, can you talk about your organization's funding?

[English]

**Mr. Smith:** Sure. I'm glad to have an opportunity to speak to the question. There are a couple of replies I would make. To directly answer the question, West Coast Environmental Law Association's sustaining funding partner since 1974 has been the Law Foundation of British Columbia. We do seek and obtain funding from other sources, including private citizen donations and bequests, fee-for-service arrangements for clients and so on.

**Le sénateur Plett :** Il serait probablement plus difficile de transporter du pétrole près de Terre-Neuve-et-Labrador qu'en Colombie-Britannique?

**Mme Simard :** Peut-être que chaque route présentera des difficultés différentes, comme les marées et la glace.

**Le sénateur Plett :** Je crois qu'on a soulevé la question de l'*Exxon Valdez* ce matin, et je m'excuse si ce n'est pas le cas. Il a été mentionné à quelques reprises comme étant un motif. Le ministre l'a présenté comme un exemple de grand danger, et pourtant l'Alaska n'a réduit aucun de ses transports pétroliers à cause de cela. L'Alaska a plutôt réglé les problèmes et a davantage renforcé la sécurité. Avez-vous des commentaires à cet égard? Pourquoi utilisons-nous constamment l'*Exxon Valdez* comme motif pour interdire les pétroliers? Ce n'est peut-être pas à vous de répondre à la question, mais j'aimerais avoir un commentaire.

**M. Smith :** Je peux faire un bref commentaire. C'est important pour ce qui est de démontrer les répercussions de ce type de déversements et tout ce qui pourrait être menacé dans la région de la côte Nord.

**Le sénateur Plett :** Mais pas le danger?

**M. Smith :** Je ne suis pas certain de comprendre la question.

**Le sénateur Plett :** Vous avez parlé des répercussions d'un déversement, mais pas du danger d'un déversement. Une fois encore, je pense que cela pourrait être plus dangereux d'envoyer des pétroliers là-bas qu'ici.

**M. Smith :** Je ne suis pas certain d'être qualifié pour parler des dangers particuliers aux deux endroits, mais je pense que la mention de l'*Exxon Valdez* est justifiée en raison de l'importance des répercussions qu'il a eu sur les écosystèmes.

**Le sénateur Plett :** Merci.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Monsieur Smith, pouvez-vous nous parler du financement de votre organisation?

[Traduction]

**M. Smith :** De rien. Je suis ravi d'avoir l'occasion de parler de cette question. J'ai deux ou trois réponses à donner. Pour répondre directement à la question, la Law Foundation of British Columbia est le partenaire financier de West Coast Environmental Law Association depuis 1974. Nous demandons et recevons des fonds d'autres sources, y compris des dons privés et des legs des particuliers, nous avons des ententes de services payants avec les clients et ainsi de suite.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** Do you receive funding from the Bullitt Foundation in Seattle, the Gordon and Betty Moore Foundation in California, or the Oak Foundation in the United States, which advocates for opposing all pipeline construction?

[English]

**Mr. Smith:** The West Coast Environmental Law Association — I was going to get to — also accepts and seeks funding from foundations; American foundations as well as Canadian.

The second comment I would like to make, particularly as a person born and raised in British Columbia who comes to this work really out of a genuine concern for the lands and waters of the region, I am somewhat troubled by the questions around funding —

[Translation]

**Senator Boisvenu:** I understand that, but my question was about your funding.

Since you receive a lot of funding from the Americans, including the Oak Foundation, I believe, which opposes the construction of all pipelines, do you not think that by opposing absolutely every proposed pipeline towards western Canada you're working on behalf of the Americans, who absolutely do not want Canadian oil being sent to Asia? By sending oil to Asia, we would get 30 per cent more revenue, and the Americans would be forced to pay the world price of oil instead of paying 30 per cent less. By opposing the pipeline like this, are you not working on behalf of the Americans, who are opposed to Canadian oil being sold anywhere other than the United States?

[English]

**Mr. Smith:** No, I'm absolutely not doing work on behalf of American organizations. I work for West Coast Environmental Law Association, which has the objective of strengthening and enforcing Canada's environmental laws and providing legal information and resources to citizens.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** However, your organization is funded by American organizations. I understand that you're doing your job, but since your organization is funded by American organizations, you have to consider their environmental agendas, right?

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Recevez-vous du financement de la part de la fondation Bullitt de Seattle, de la fondation Gordon and Betty Moore de la Californie, ainsi que de la fondation Oak des États-Unis, dont l'action politique consiste à s'opposer à toute construction de pipeline?

[Traduction]

**M. Smith :** La West Coast Environmental Law Association — j'allais y arriver — accepte et demande également des fonds des fondations, qu'elles soient des fondations américaines ou canadiennes.

Le deuxième commentaire que j'aimerais formuler, en particulier en tant que personne qui est née et qui a grandi en Colombie-Britannique et qui s'occupe de ce dossier par réel souci pour les terres et les eaux de cette région, c'est que je suis quelque peu troublé par les questions sur le financement...

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Je comprends, mais ma question n'a pas trait à cela; ma question porte sur votre financement.

Étant donné que vous recevez beaucoup de financement de la part des Américains, dont la fondation Oak, je crois, qui s'objecte à toute construction de pipeline, ne croyez-vous pas que, en vous objectant de manière absolue à toute construction de pipeline vers l'Ouest canadien, vous faites le travail des Américains, qui ne veulent absolument pas que le pétrole canadien soit acheminé vers l'Asie? En acheminant le pétrole vers l'Asie, on obtiendrait 30 p. 100 de plus en termes de revenus et, à ce moment-là, les Américains seraient obligés de payer le prix mondial du pétrole plutôt que de le payer 30 p. 100 moins cher. En vous opposant comme vous le faites, ne faites-vous pas aussi le travail des Américains, qui s'opposent à ce que le pétrole canadien soit vendu ailleurs qu'aux États-Unis?

[Traduction]

**M. Smith :** Non, je ne fais absolument pas ce travail pour le compte d'organisations américaines. Je travaille pour la West Coast Environmental Law Association, dont l'objectif est de renforcer et de faire appliquer les lois canadiennes sur l'environnement, et de fournir de l'information juridique et des ressources aux citoyens.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Toutefois, votre organisme est financé par des organisations américaines. Je comprends que vous faites votre travail, mais, puisque votre organisme est financé par des organisations américaines, vous devez tenir compte de leurs orientations en matière environnementale, n'est-ce pas?

[English]

**Mr. Smith:** In response to the question, I think part of what I find troubling as well is that industry organizations that come to speak before the Senate are also receiving funding. From the transcripts that I have reviewed, I have not heard questions being asked about their funding.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** My question wasn't answered. Thank you very much.

[English]

**Mr. Smith:** If I could finish, I have not heard questions to them about their funding. Funding in a global marketplace is coming to industry organizations as well from international sources. That's not in any way a disrespect. That's the nature of the world we live in. Ecosystems don't respect boundaries either. I think people around the world are rightly concerned about unique ecosystems and species that exist in Canada.

I work on behalf of West Coast Environmental Law Association to further the objectives of that organization. As I mentioned, our sustaining funding partner since 1974 has been the Law Foundation of British Columbia.

**The Chair:** Who is the West Coast Environmental Law Association? Who belongs to it?

**Mr. Smith:** West Coast Environmental Law Association is a group of lawyers who were actually founded in 1974 by a group of law students at the University of British Columbia. The 1977 West Coast Oil Ports Inquiry that I mentioned, West Coast legal counsel appeared before that at the time, and we have been involved since then in advocating to strengthen and apply environmental laws.

**The Chair:** How many lawyers belong to it?

**Mr. Smith:** I believe there are 10 lawyers.

**The Chair:** So how many staffers do you have?

**Mr. Smith:** I would say approximately 20, but I don't know.

**The Chair:** So you have 20 staffers and 10 members?

**Mr. Smith:** No, we have 20 staff members, within which there are 10 lawyers.

**The Chair:** How many members belong to the West Coast Environmental Law Association? How many members do you have in your association?

[Traduction]

**M. Smith :** Pour répondre à cette question, ce que je trouve troublant également, c'est que les organismes du secteur qui comparaissent devant le Sénat reçoivent également des fonds. D'après les comptes rendus que j'ai examinés, il n'y a pas de question au sujet de leur financement.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Ma question n'est pas là. Merci beaucoup.

[Traduction]

**M. Smith :** Si vous me permettez de terminer, je n'ai entendu personne leur poser des questions au sujet de leur financement. Dans un marché mondial, le financement des organismes de l'industrie provient également de sources internationales. Ce n'est en aucun cas un manque de respect. C'est la nature du monde dans lequel nous vivons. Les écosystèmes ne respectent pas eux non plus les frontières. Je pense que les gens dans le monde entier se préoccupent à juste titre des écosystèmes et des espèces uniques qui existent au Canada.

Je travaille pour la West Coast Environmental Law Association et je cherche à réaliser les objectifs de cet organisme. Comme je l'ai dit, la Law Foundation of British Columbia est notre partenaire financier depuis 1974.

**Le président :** Qu'est ce que la West Coast Environmental Law Association? Qui en fait partie?

**M. Smith :** La West Coast Environmental Law Association est un groupe d'avocats et a été fondée en 1974 par un groupe d'étudiants en droit de l'Université de la Colombie-Britannique. Le conseiller juridique de l'association a comparu dans le cadre de l'Enquête en 1977 sur les ports pétroliers de la côte Ouest, et depuis, nous nous occupons de la promotion du renforcement et de l'application des lois sur l'environnement.

**Le président :** Combien d'avocats en font partie?

**M. Smith :** Je crois qu'ils sont 10.

**Le président :** Combien d'employés comptez-vous?

**M. Smith :** Je dirais une vingtaine, mais je ne sais pas.

**Le président :** Vous avez donc 20 employés et 10 membres?

**M. Smith :** Non, nous avons 20 employés, dont 10 avocats.

**Le président :** Combien de membres font partie de la West Coast Environmental Law Association? Combien de membres comptez-vous dans votre association?

**Mr. Smith:** I see, I understand. We will typically do client-based work for First Nations or others. We are not a membership-based organization in that sense. We do work for clients who are seeking to protect lands and waters that they care about as well work to advocate for strong environmental —

**The Chair:** So you are actually like a law office.

**Mr. Smith:** In a sense, yes.

**The Chair:** You're not a West Coast environmental association; you're a law office that does work for environmental groups?

**Mr. Smith:** We are a law organization that seeks to strengthen and apply Canada's environmental laws, yes.

**The Chair:** I'm going to just ask another question in regard to what Senator Boisvenu asked. What percentage of money do you get from foreign groups? What percentage of your total budget is made up of foreign donations?

**Mr. Smith:** I do not, off the top of my head, know the answer to that question.

**The Chair:** Would you forward it to us?

**Mr. Smith:** I know we publish our funding information in annual reports, and I'm happy to forward that information.

**The Chair:** You work there? You're a staff lawyer?

**Mr. Smith:** I'm a staff lawyer for West Coast Environmental Law.

**Senator Stewart Olsen:** Just a clarification, although Senator Tkachuk has clarified a lot for me.

Do you not see that as a conflict of interest? Environmental law is a litigator's dream. So a bunch of lawyers get together, they form an association and call themselves an environmental association for environmental law. I have trouble getting my head around that. I would think that is a conflict of interest for you, to then come and testify against certain things. I just don't understand it.

**Mr. Smith:** The purpose of the work that we do is to advocate for stronger environmental laws. So in that context, that's why

**M. Smith :** Je comprends. Nous effectuons généralement un travail axé sur les clients pour les Premières Nations ou d'autres groupes. Nous ne sommes pas un organisme axé sur les membres, en ce sens. Nous travaillons pour des clients qui cherchent à protéger les terres et les eaux qui leur tiennent à cœur, et nous travaillons également pour défendre l'environnement dans...

**Le président :** Donc, vous êtes en réalité un cabinet d'avocats.

**M. Smith :** En un sens, oui.

**Le président :** Vous n'êtes pas une simple association environnementale de la côte Ouest; vous êtes un cabinet d'avocats et vous travaillez pour des groupes de défense de l'environnement?

**M. Smith :** Oui, nous sommes une organisation juridique et nous cherchons à renforcer et à faire appliquer les lois sur l'environnement du Canada.

**Le président :** Je vais simplement poser une autre question liée à la question du sénateur Boisvenu. Quel est le pourcentage des fonds que vous recevez des groupes étrangers? Quel pourcentage de votre budget total est constitué de dons étrangers?

**M. Smith :** Je ne peux pas répondre à cette question spontanément.

**Le président :** Pourriez-vous nous transmettre la réponse?

**M. Smith :** Je sais que nous publions les informations relatives au financement dans nos rapports annuels, et je me ferai un plaisir de vous les transmettre.

**Le président :** Vous travaillez-là? Êtes-vous avocat?

**M. Smith :** Je suis avocat pour la West Coast Environmental Law.

**La sénatrice Stewart Olsen :** J'aimerais avoir une simple précision, bien que le sénateur Tkachuk a bien expliqué les choses selon moi.

Ne considérez-vous pas cela comme un conflit d'intérêts? Le droit de l'environnement, c'est le rêve des avocats plaidants. Donc, des avocats se réunissent, forment une association et se font appeler une association environnementale pour le droit environnemental. J'ai du mal à comprendre. Je pense qu'il y a un conflit d'intérêts quand vous venez témoigner contre certaines choses. C'est juste que je ne comprends pas.

**M. Smith :** L'objectif de notre travail est de préconiser le renforcement des lois en matière d'environnement. C'est pourquoi, dans ce contexte, je comparais devant votre comité

I'm appearing to speak in support of Bill C-48. I don't see that as a conflict.

**Senator Stewart Olsen:** Thank you.

**Senator Manning:** Just very quickly, I have an answer to what Senator Plett asked. In 1990, the Brander-Smith report, which was in response to the disaster of the *Exxon Valdez*, recognized that Placentia Bay in Newfoundland and Labrador was the most likely place in Canada for an oil spill. We have 365 islands in Placentia Bay, and I know them pretty well because I live in Placentia Bay. We have, on average, 200 days of fog a year. We have the Whiffen Head oil storage facility, the Marine Atlantic ferry terminal, fish processing operations, 1,000 fishing vessels, a nickel-processing plant served by oil carriers and, as I said, we're well-known as the foggiest place in Canada. From the point of view of dealing with visits or tanker traffic, that's why a few weeks ago I asked that the committee travel to Newfoundland to learn because I sit down every day looking at oil tankers going back and forth.

Mr. Smith, you touched on the fact that you are concerned for the land and the water. Being from Newfoundland and Labrador and surrounded by water, I'm concerned with the land and water as well, but I am also concerned with the economy of Canada.

My understanding — I may be wrong, and that's why I'm asking the question — is that there is already traffic that comes from Alaska and passes through this area. Is that the case? We can't stop another country from doing that, from what I understand. But my understanding is that there is already a fair amount of traffic in that area. Is that the case?

**Mr. Smith:** So with regard specifically to crude oil tankers, the tankers that are transiting from Valdez, Alaska are observing the Voluntary Tanker Exclusion Zone, which was negotiated initially on an interim basis in 1985 and then formalized in 1988.

**Senator Manning:** In Placentia Bay we have a corridor that tankers travel through. They are brought through with pilot vessels at a certain point, and they're brought through with tugs as they get closer to the oil storage facility.

In the conversations that you've had with the groups in your area, would it be possible to establish a corridor where tankers could travel through and be escorted with the protection of the environment and water as a priority instead of completely shutting out any traffic? In many places in the world — I'm sure even in places off New Brunswick and the Bay of Fundy — tankers don't go in like someone behind the wheel of the car and run all over the place. They have a corridor to travel through. That seems, to me, to be a middle ground where we could meet

pour appuyer le projet de loi C-48. Je ne vois pas cela comme un conflit d'intérêts.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Merci.

**Le sénateur Manning :** Très rapidement, j'ai la réponse à la question du sénateur Plett. En 1990, le rapport Brander-Smith, qui a été publié en réaction au désastre de l'*Exxon Valdez*, a reconnu que la baie de Plaisance à Terre-Neuve-et-Labrador, était l'endroit le plus propice aux déversements de pétrole au Canada. Il y a 365 îles dans la baie de Plaisance, et je les connais très bien parce que j'y habite. En moyenne, nous avons 200 jours de brouillard par an. Nous avons l'installation de stockage de pétrole de Whiffen Head, la gare maritime de Marine Atlantic, des installations de traitement du poisson, 1 000 navires de pêche, une usine de transformation du nickel, alimentée par des pétroliers et, comme je l'ai dit, nous sommes connus pour être l'endroit le plus brumeux au Canada. Pour ce qui est des passages ou de la circulation des pétroliers, j'ai demandé il y a quelques semaines aux membres du comité de se rendre à Terre-Neuve pour se renseigner; car je m'assois tous les jours pour observer les allées et les venues des pétroliers.

Monsieur Smith, vous avez dit rapidement que vous vous souciez de la terre et de l'eau. Étant originaire de Terre-Neuve-et-Labrador, une région entourée d'eau, je partage vos préoccupations en ce qui concerne la terre et l'eau, mais je suis également préoccupé par l'économie du Canada.

Si je comprends bien — je peux me tromper, et c'est pourquoi je pose la question —, il y a déjà des navires qui arrivent de l'Alaska et qui passent dans cette région. Est-ce le cas? On ne peut pas empêcher un autre pays de faire cela, d'après ce que j'ai compris. Mais ce que je comprends, c'est qu'il y a déjà beaucoup de circulation dans cette région. Est-ce le cas?

**M. Smith :** Parlons des transporteurs de brut; ceux qui partent de Valdez, en Alaska, respectent la zone volontaire d'exclusion des pétroliers, qui avait été négociée à titre provisoire, initialement, en 1985, puis mise en œuvre officiellement en 1988.

**Le sénateur Manning :** Il y a un corridor pour les pétroliers dans la baie de Plaisance. Un bateau pilote amène les pétroliers à un certain endroit, puis, près de l'installation de stockage de pétrole, un bateau remorqueur les prend en charge.

D'après les discussions que vous avez eues avec les groupes de votre région, serait-il possible d'établir un corridor où les pétroliers pourraient circuler et être escortés et qui permettrait de protéger, en priorité, l'environnement et l'eau, au lieu d'interdire carrément la circulation? Il y a beaucoup d'endroits au monde — je suis sûr que c'est le cas au large du Nouveau-Brunswick et de la baie de Fundy — où les pétroliers ne peuvent pas circuler n'importe où comme le ferait une simple voiture. Ils doivent rester dans leur corridor. Selon moi, il s'agit d'un compromis acceptable qui nous permettrait de mener les activités

so that we could provide the economic activity that's needed. Is that something that your association would entertain or consider?

**Mr. Smith:** I would say that the objective of Bill C-48 is to prevent the introduction of a risk to the area. I'm not sure if these submissions have been made to the Senate committee yet, but I know at the House of Commons committee witnesses such as Raincoast Conservation spoke about the interconnection of the waters in the area with the land and so on. I think any potential risks that would exist in that corridor would stand to impact the rest of the region. For that reason, we don't feel that a corridor is appropriate.

**Senator Manning:** Again, I'm just trying to find a middle ground. Wouldn't there be risk wherever we have a tanker moving oil in the world and around Canada? Wouldn't there be risk? We all take risks. I'll take a risk when I get on a plane to go to Newfoundland tomorrow night. We take risks every day. Wouldn't there be risks? I don't know. I just find it difficult that we can't find a middle ground.

**Mr. Smith:** I would certainly agree that there is risk, and I think part of what Bill C-48 is about is a public policy decision that that risk, in that particular area, based on what is at stake, is not something that was considered to be appropriate, and we're supportive of that.

**The Chair:** With that, I'm going to wrap it up. Thank you very much, Mr. Smith and Ms. Simard, for your testimony.

For our second panel this morning, we're pleased to welcome, from the Government of Saskatchewan, the Honourable Jeremy Harrison, Minister of Trade and Export Development. Mr. Harrison was a member of Parliament from Saskatchewan from 2004 to 2006 and now represents the wonderful constituency of Meadow Lake, Saskatchewan. Thank you for participating.

**Hon. Jeremy Harrison, Minister of Trade and Export Development, Government of Saskatchewan:** Thank you very much, Mr. Chair, I appreciate it. Thank you to the committee for the invitation to be here today. There are a lot of friends around the table whom I've had the chance to work with and serve with in different capacities over nearly 20 years in public life now, which is almost frightening to reflect upon. It's great to be here and speaking on this subject, which is a very important one. It's an honour to be here on behalf of Premier Scott Moe and the Government of Saskatchewan.

économiques dont nous avons besoin. Votre association serait-elle prête à étudier cette possibilité?

**M. Smith :** À mon avis, l'objectif du projet de loi C-48 est d'empêcher l'introduction de tout risque dans la région. Je sais que des mémoires ont été présentés au comité de la Chambre des communes, même si je ne sais pas s'ils ont été fournis à votre comité sénatorial. Par exemple, celui de la Raincoast Conservation Foundation portait sur l'interdépendance entre les eaux et les terres de la région, et cetera. Je crois que tout risque potentiel que l'on pourrait introduire dans ce corridor pourrait avoir un impact sur le reste de la région, et c'est pourquoi je ne pense pas qu'un corridor soit approprié.

**Le sénateur Manning :** Encore une fois, j'essayais seulement de trouver un terrain d'entente. Dès qu'un pétrolier circule quelque part dans le monde ou près du Canada, il y a un risque, non? Les pétroliers posent des risques, n'est-ce pas? Nous prenons tous des risques. Je prends un vol demain soir pour me rendre à Terre-Neuve; c'est aussi un risque. Nous prenons des risques tous les jours. Cela aussi pose des risques, non? Je n'arrive pas à croire que nous ne pouvons pas trouver de terrain d'entente.

**M. Smith :** Je suis d'accord, bien sûr, pour dire qu'il y a un risque, mais je crois que la décision de politique publique reflétée dans le projet de loi C-48 s'appuie sur le fait que les risques, dans cette région donnée, compte tenu de ce qui est menacé, ne sont pas appropriés, et nous sommes du même avis.

**Le président :** Nous allons devoir conclure là-dessus. Merci beaucoup, monsieur Smith et madame Simard, de vos témoignages.

Voici notre deuxième groupe de témoins d'aujourd'hui. Nous accueillons avec plaisir M. Jeremy Harrison, ministre du Commerce et du Développement des exportations du gouvernement de la Saskatchewan. M. Harrison a été député fédéral de la Saskatchewan de 2004 à 2006, et il représente aujourd'hui la merveilleuse circonscription de Meadow Lake, en Saskatchewan. Merci d'être parmi nous.

**L'hon. Jeremy Harrison, ministre du Commerce et du Développement des exportations, Gouvernement de la Saskatchewan :** Merci beaucoup, monsieur le président. Je vous en suis reconnaissant. Merci au comité de m'avoir invité ici aujourd'hui. Il y a autour de la table beaucoup de gens avec qui j'ai eu la chance de travailler dans différents contextes au cours des 20 années que j'ai passées au gouvernement jusqu'ici. C'est presque effrayant d'y penser. Je suis très heureux d'être ici pour témoigner dans le cadre de votre étude. C'est une étude très importante, et c'est un honneur pour moi de représenter devant vous le premier ministre Scott Moe et le gouvernement de la Saskatchewan.

I would like to take a few moments to offer our perspective on Bill C-48, the potential consequences of the bill and what it will mean for our province and our nation.

I can assure you that the province of Saskatchewan has a critical stake in the conversation surrounding Bill C-48, and I would encourage this committee — I would encourage senators — to make the trek out to Saskatchewan. I can offer the support and assistance of our government in arranging tours and opportunities to receive input from different communities around the province, whether that be places like Weyburn, Kindersley, Estevan or Lloydminster. There are many communities where there would be value in having the committee visit.

This is important for us, and we're in a position where we would be significantly and negatively impacted by Bill C-48 if it's to go forward.

Almost 3 per cent of Canadians call our province home, yet we account for 36 per cent of the entire country's primary energy production. Our provincial resource sectors are led by mining and oil and gas, which in 2017 generated a combined real GDP by industry of \$13 billion. That is 21 per cent of Saskatchewan's total 2017 real GDP by industry.

These resource sectors clearly comprise a fundamental part of our economic base. Saskatchewan's oil and gas industry, however, is our province's biggest economic engine. It attracts billions of dollars in investment and is a major reason for our overall economic prosperity and enviable quality of life.

Oil and gas production alone is responsible for an estimated 15 per cent of Saskatchewan's GDP. We produced nearly 500,000 barrels of oil a day in 2018, which makes us the sixth-largest onshore oil producing jurisdiction in Canada and the United States. We account for about 12 per cent of Canada's crude oil production.

Part of the reason behind these figures is that Saskatchewan is a jurisdiction of choice for investment by the industry. Industry sources frequently identify Saskatchewan as having an exceedingly attractive investment climate. Our province is home to some of the best and most cost-effective conventional oil and gas opportunities you will find anywhere. In fact, when we talk to audiences around the world about the investment opportunities in Saskatchewan, we're often talking about oil and gas and development.

Bill C-48 places this in jeopardy, and does so in several ways. First, Bill C-48 is a departure from evidence-based decision-making regarding safety. It ignores the impressive performance

Je vais prendre quelques instants pour vous exposer notre point de vue sur le projet de loi C-48, les conséquences potentielles du projet de loi et ses retombées sur notre province et notre nation.

Soyez assuré que la discussion sur le projet de loi C-48 a énormément d'importance pour la Saskatchewan, et j'encourage les membres du comité à visiter la Saskatchewan. Je suis en mesure d'offrir le soutien et l'aide de notre gouvernement afin d'organiser des visites guidées pour que vous puissiez recueillir les commentaires de diverses collectivités de la province, par exemple à Weyburn, à Kindersley, à Estevan ou à Lloydminster. Il y a plusieurs collectivités que vous pourriez visiter aux fins de vos délibérations.

Nous accordons énormément d'importance à ce qui se passe présentement, parce que le projet de loi C-48, s'il est adopté, aura de graves répercussions négatives sur notre province.

Même si la Saskatchewan représente seulement 3 p. 100 environ de la population canadienne, elle produit 36 p. 100 de l'énergie primaire du pays. Les principales industries dans le secteur des ressources de notre province sont les exploitations minière, pétrolière et gazière. Ensemble, ces industries ont contribué, en 2017, 13 milliards de dollars au PIB réel par industrie, soit 21 p. 100 du PIB réel par industrie, en Saskatchewan, en 2017.

Il est évident que les secteurs des ressources sont une composante fondamentale de notre base économique, mais l'industrie pétrolière et gazière est le plus important moteur économique de notre province. Elle attire des investissements représentant des milliards de dollars et est l'un des principaux facteurs de notre prospérité économique globale et de notre grande qualité de vie par rapport à d'autres pays.

À elle seule, la production pétrolière et gazière compte pour 15 p. 100 du PIB de la Saskatchewan, selon les estimations. Nous avons produit près de 500 000 barils de pétrole par jour en 2018, ce qui fait de la Saskatchewan le sixième producteur de pétrole à terre au Canada et aux États-Unis. Nous produisons environ 12 p. 100 du pétrole brut du Canada.

Ces chiffres s'expliquent par le fait que la Saskatchewan est une province de choix pour les investissements dans l'industrie. Selon ce que répètent les gens de l'industrie, la Saskatchewan a un environnement extrêmement propice aux investissements. Certaines des meilleures et des plus efficaces possibilités d'exploitation du pétrole et du gaz se trouvent dans notre province. À dire vrai, lorsque les investisseurs des quatre coins du monde s'intéressent à la Saskatchewan, c'est habituellement dans un contexte d'exploitation pétrolière et gazière.

Le projet de loi C-48 menace tout cela de plusieurs façons. Premièrement, en matière de sécurité, le projet de loi C-48 ne prévoit pas de processus décisionnel axé sur des données probantes. Il fait fi des capacités et des résultats impressionnants

and capability of Canada's marine regulation and spill-response regime. It is an asset this country can legitimately be proud of.

There is no evidence to justify a tanker ban based on Canada's history of oil tanker safety, which is an exemplary record. There are about 20,000 oil tanker movements per year in Canadian waters. No major spill incidents — defined as involving 7,000 tonnes or more — have occurred in almost 20 years, and the last incident was in 2000.

The fact is that Canadian and global statistics both show a downward trend in the volume and frequency of tanker-related oil spills. That is the sort of evidence that our policy rationale should take into consideration and be based upon, not false evidence or no evidence.

Second, the tanker ban proposed by Bill C-48 unjustly denies Western Canada's oil producers access to tidewater. Bill C-48 only serves to make an already bad situation worse. Increased market access for our petroleum industry is urgently needed. Without that new capacity, the subsequent economic impacts and environmental risks are unequivocal. This includes record demand for oil transportation by rail: We will have nearly 300,000 barrels of oil on rail per day in the near future. That, in turn, increases logistical challenges and costs for not only our Western Canadian oil producers, but for all other rail-dependent industries such as mining and agriculture.

This is not just an infrastructure deficit, it is a self-inflicted one. It is throttling an industry that is one of the cornerstones of our provincial and national economy. It is one that is costing Canadians over \$15 billion annually in lost petroleum revenues. It leaves us at the mercy of a fluctuating price differential in the world market — a differential which has been very significant in the near past. It robs us of the ability to fund our other provincial priorities. We cannot afford to let it continue.

Third, this bill prevents the world from meeting its growing energy needs using some of the most responsibly produced oil in the world. Canada ranks among the world's top oil-producing countries when it comes to positive ethics and practices applied by the industry. These are values such as environmental stewardship, transparency, accountability, security of supply, safety and human rights. In today's global marketplace we believe that can and does count for something.

de la réglementation maritime du Canada et de son régime d'intervention en cas de déversement de pétrole. C'est un véritable atout pour le Canada, et nous devrions en être fiers.

Compte tenu des antécédents exemplaires du Canada en ce qui a trait à la sécurité des navires pétroliers, rien ne justifie de les interdire. Environ 20 000 pétroliers circulent chaque année dans les eaux canadiennes, et, depuis près de 20 ans, il n'y a eu aucun cas de déversement accidentel majeur, c'est-à-dire un déversement de 7 000 tonnes ou plus. Le dernier accident est survenu en 2000.

En réalité, les statistiques canadiennes et mondiales montrent toutes deux qu'il y a une tendance à la baisse du volume et de la fréquence des déversements accidentels de pétrole par des pétroliers. Nos politiques doivent être non pas fondées sur de fausses données ou faites en l'absence de données, mais prises en fonction des données réelles, comme celles que je viens de mentionner.

Deuxièmement, l'interdiction des pétroliers prévue dans le projet de loi C-48 empêcherait injustement les producteurs de pétrole de l'Ouest canadien d'accéder aux côtes. Notre situation est déjà difficile et le projet de loi C-48 ne ferait qu'empirer les choses. Notre industrie pétrolière a urgemment besoin d'un accès accru au marché. Sans cela, les conséquences économiques et les risques environnementaux sont inévitables. Par exemple, la demande de transport de pétrole par rail a atteint un nouveau sommet, et très bientôt, 300 000 barils de pétrole circuleront par rail chaque jour. Par voie de conséquence, il y aura une augmentation du nombre de défis logistiques et des coûts pour les producteurs de pétrole de l'Ouest canadien, mais aussi pour toutes les autres industries qui dépendent des chemins de fer, comme l'industrie minière et l'industrie agricole.

Il s'agit d'un déficit infrastructurel, et nous nous l'infligeons nous-mêmes. Nous allons étouffer une industrie essentielle à l'économie de notre province et de notre pays. Le Canada va perdre plus de 15 milliards de dollars annuellement en recettes pétrolières, et nous serons à la merci des écarts de prix qui ne cessent de fluctuer dans le marché mondial, des écarts qui, il n'y a pas si longtemps, étaient très prononcés. Nous allons perdre notre capacité d'investir dans les autres priorités provinciales. Nous ne pouvons pas permettre cela.

Troisièmement, à l'échelle mondiale, le projet de loi va nous empêcher de répondre aux besoins énergétiques grandissants, même si notre pétrole est l'un de ceux qui est produit de la manière la plus responsable au monde. Le Canada se classe parmi les premiers pays au monde pour ce qui est de l'éthique et des bonnes pratiques de l'industrie pétrolière. La gérance de l'environnement, la transparence, la reddition de comptes, la sécurité de l'approvisionnement, la sûreté et les droits de la personne font partie de nos valeurs. Dans le marché mondial d'aujourd'hui, nous croyons que cela peut avoir et a effectivement de la valeur.

Only about one quarter of the world's oil comes from jurisdictions that value the kind of best practices the industry upholds here in Canada. Yet there is an irony here. Countries like Canada, whose petroleum industry occupies the highest ground of free-market competitiveness and regulatory excellence in the world, are where efforts to cripple that industry are most intensive. Bill C-48 exemplifies such efforts.

The federal government could have chosen instead to address the risk of oil spills by scaling up its existing regulatory and response practices, which are already robust. They include mandatory inspection of all tankers to ensure double-hull technology is used, the required use of local pilots to navigate vessels into and out of Canadian ports, the use of tugboat escorts through constricted areas, continuous aerial monitoring for spills and emergency preparedness and response systems based on manpower, boats and spill-containment tools. Our collective time and efforts would arguably be much more wisely focused on reinforcing any of these areas of service and expertise.

Fourth, there is a lack of justification for the tanker ban proposed in Bill C-48. Canada has more than 243,000 kilometres of coastline. Tankers routinely transport about 80 million tonnes of oil per year through these coastal waters.

Supporters of the ban point to oil and petroleum products being the largest commodity handled at Canadian ports by volume. It adds up to 80,000 tonnes per year, or 20 per cent of total tonnage. However, oil tanker movements represent a very small share of maritime traffic. They account for less than 1 per cent of West Coast vessel departures and arrivals. To be precise, we are talking about 1,487 out of 200,000 per year.

There is no precedent for a tanker ban of this kind in Canada. A similar ban does not exist, nor has one been considered for any other Canadian coastlines. This includes the St. Lawrence Seaway, New Brunswick, Newfoundland and Labrador and Vancouver — all areas where oil tankers routinely operate today.

Fifth, Bill C-48 would be yet another blow to key strategic investments in Canada's regional and national economic growth. The Eagle Spirit Energy corridor and its associated pipeline is one such investment. It is a project supported by dozens of First Nations along its proposed route to B.C.'s northern coast. The

À l'échelle mondiale, seulement près d'un quart du pétrole est produit par des pays qui ont adopté le genre de pratiques exemplaires que l'industrie met en œuvre au Canada. L'ironie, donc, c'est que ce sont des pays comme le nôtre, qui se classent premiers en matière de compétitivité dans le marché libre et qui ont la meilleure réglementation au monde, qui déploient le plus d'efforts pour paralyser l'industrie. Le projet de loi C-48 en est un excellent exemple.

Le gouvernement fédéral aurait pu choisir, au lieu de proposer le projet de loi C-48, de s'attaquer aux risques de déversements pétroliers en renforçant la réglementation et les pratiques d'intervention existantes, lesquelles sont déjà très efficaces. Il y a, par exemple, l'inspection obligatoire de tous les pétroliers afin de s'assurer qu'ils sont dotés d'une coque double. Les pétroliers doivent également faire appel, conformément à la loi, à des bateaux pilotes pour entrer dans les ports canadiens et en sortir, et ils doivent être remorqués par des remorqueurs dans les zones où il y a peu de place. Une surveillance aérienne constante est assurée, afin de repérer les déversements, et nous avons des systèmes de préparation aux situations d'urgence et d'intervention qui tiennent compte de la main-d'œuvre, des bateaux et des outils dont nous disposons pour contenir les déversements. Je crois qu'il serait bien plus utile de consacrer notre temps et nos efforts au renforcement des services et de l'expertise dans ce domaine.

Quatrièmement, rien ne justifie vraiment d'interdire les pétroliers, comme cela est prévu dans le projet de loi C-48. Il y a plus de 243 000 kilomètres de côtes au Canada, et les pétroliers transportent régulièrement près de 80 millions de tonnes de pétrole par année dans nos eaux côtières.

Les gens qui soutiennent l'interdiction disent que le pétrole et les produits pétroliers sont les principaux produits manutentionnés aux ports canadiens, en fonction du volume, à raison de 80 000 tonnes par année ou 20 p. 100 du tonnage total. Malgré tout, les pétroliers représentent une toute petite partie de la circulation maritime, moins de 1 p. 100 des navires en provenance ou à destination des ports de la côte Ouest. Pour être précis, on parle de 1 487 pétroliers sur 200 000 bateaux par année.

Une telle interdiction des pétroliers, c'est du jamais vu au Canada. Nous n'avons jamais même songé à imposer une interdiction similaire sur les autres côtes canadiennes, que ce soit la Voie maritime du Saint-Laurent ou au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve-et-Labrador ou à Vancouver, même s'il s'agit de régions, dans l'ensemble, où des pétroliers circulent souvent de nos jours.

Cinquièmement, le projet de loi C-48 porte un nouveau coup aux investissements stratégiques clés censés appuyer la croissance économique nationale et régionale du Canada. Pour vous donner un exemple d'investissements, il y a le projet d'oléoduc « Eagle Spirit Energy corridor », qui est soutenu par

route covers 1,500 kilometres for a \$16 billion pipeline to carry medium and heavy crude from Fort McMurray, Alberta, to the Grassy Point port near Prince Rupert, B.C.

Eagle Spirit is an alternative to the Northern Gateway project cancelled by the federal government and the long-delayed Trans Mountain expansion. It is an alternative that is desperately needed to address the unique — and in some cases deliberate — market barriers facing our national petroleum industry. Bill C-48 would kill this project and needlessly put an end to a major opportunity for Indigenous economic development.

Sixth, and finally, this bill flies in the face of our efforts in Saskatchewan to encourage and enable the responsible, sustainable, long-term growth of our petroleum industry.

We have significant potential and capacity for such growth in our province. Saskatchewan's initial conventional oil in place is estimated at 56 billion barrels, and about 12 per cent of that can be commercially recovered with current technology. That means that we need to be able to establish new ways to recover the remaining oil. We are making great progress with new drilling and completion technologies, and also with enhanced oil recovery research. Therefore, we have placed a high priority on developing innovative ways to recover that remaining oil.

In Saskatchewan, we don't focus on searching for new oil using old ideas. We prefer to make old oil accessible with new ideas. That is where the real opportunities are. New technologies are being developed to unlock more of the province's energy riches from the ground.

The Government of Saskatchewan is proud to be recognized as a world leader on carbon capture, utilization and storage. We have stored more than 30 million tonnes of carbon dioxide in deep geological formations and oil fields in our province. Among other things, this enables the continued use of fossil fuels while meeting our emissions targets and providing energy security.

We recently announced a methane reduction plan to reduce greenhouse gas emissions from venting and flaring in our upstream oil and gas sector. The target is a reduction of 4.5 million tonnes per year by 2025. These were developed in

des dizaines de Premières Nations situées le long du parcours, sur la côte nord de la Colombie-Britannique. Il s'agit d'un oléoduc de 16 milliards de dollars qui parcourt 1 500 kilomètres pour transporter du brut moyen et du brut lourd de Fort McMurray, en Alberta, vers le port de Grassy Point, près de Prince Rupert, en Colombie-Britannique.

Le projet Eagle Spirit est censé être une solution de rechange au projet Northern Gateway qui a été annulé par le gouvernement fédéral et au projet d'agrandissement du réseau Trans Mountain qui est en suspens depuis très longtemps. Nous avons désespérément besoin de cette solution de rechange, qui permettra à l'industrie pétrolière canadienne de composer avec des obstacles commerciaux uniques, des obstacles qui ont parfois été délibérément imposés. Le projet de loi C-48 va sonner le glas de ce projet et éliminer indûment une occasion majeure de développement économique autochtone.

Sixièmement, en conclusion, le projet de loi va à l'encontre des efforts déployés par la Saskatchewan pour encourager et favoriser la croissance responsable, durable et à long terme de notre industrie pétrolière.

Notre province a un potentiel et une capacité de croissance considérables. On estime que le pétrole initial classique en place en Saskatchewan pourrait remplir 56 milliards de barils et, grâce à la technologie actuelle, nous sommes en mesure d'en récupérer 12 p. 100 à des fins commerciales. Cela veut dire que nous devons élaborer de nouveaux processus de récupération du reste. Nous avons réalisé de grands progrès grâce aux nouvelles technologies de forage et de complétion ainsi que grâce aux travaux de recherche sur la récupération assistée du pétrole. Dans cette optique, nous accordons la priorité à l'innovation en matière de récupération du pétrole restant.

En Saskatchewan, nous ne voulons pas utiliser de vieilles idées pour trouver de nouvelles ressources pétrolières. Nous préférons accéder aux vieilles ressources pétrolières grâce à de nouvelles idées. C'est de cette façon que nous pourrions véritablement saisir les occasions qui s'offrent à nous. Grâce aux nouvelles technologies, nous pouvons accéder de plus en plus aux richesses énergétiques souterraines de notre province.

Le gouvernement de la Saskatchewan est fier d'être reconnu comme étant l'un des chefs de file mondial en matière de captage, de stockage et d'utilisation du carbone. Nous avons stocké plus de 30 millions de tonnes de dioxyde de carbone dans les formations géologiques profondes et les champs pétrolifères de notre province. Cela nous permet, entre autres choses, d'utiliser continuellement nos combustibles fossiles tout en respectant nos objectifs en matière d'émissions et de sécurité énergétique.

Récemment, nous avons annoncé un plan de réduction du méthane visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre attribuables aux rejets et au brûlage de gaz par l'industrie pétrolière et gazière en amont. Nous visons une réduction de

consultation with industry. This plan will help us achieve our climate change goals while providing industry with the flexibility to implement those reductions in an effective and economically viable way.

Billions of dollars of revenues and royalties are generated in our province every year from combined resource industry activity and exports.

Resource development chiefly in the oil and gas sector will always have a meaningful role in the economic future of Saskatchewan and, by extension, the world. That future is being created right now by the policies we are designing to encourage economic growth. Our innovative and competitive resource development companies, and the many communities that rely on them, are well positioned to meet that future.

These are some of the toughest and most entrepreneurial companies you will find anywhere. For our part in government, we are doing our best to enable their continued activity by maintaining and reinforcing a stable royalty structure in Saskatchewan, supported by clear, responsible government policies. We place a high priority on collaboration with our stakeholders in the province. Most importantly, we value and appreciate the contributions made by the oil and gas industry to our quality of life and the opportunities it provides to us and future generations.

We recently saw a huge rally in Regina, nearly 2,000 in attendance and the longest truck convoy in history. There were over 700 trucks in the convoy. This is an industry that constantly adapts and evolves to meet the challenges of today and positions itself for tomorrow.

We have done our best to support this industry in our province and will continue to do so. In many ways, it comes down to listening and collaborating with our partners and stakeholders. It means having a clear and honest understanding of the interdependent and integrated nature of the energy industry that we all share. Our collective future depends on it.

Canada is the only country in the world that cannot export its oil beyond the boundaries of its own continent. We are effectively hamstringing our ability to fulfil our economic potential — a potential that would allow us to engage in the kind of nation building that Canadians need and deserve.

4,5 millions de tonnes par année d'ici 2025. Nous avons fixé les objectifs en consultation avec l'industrie. Ce plan nous aidera à remplir nos objectifs relativement aux changements climatiques tout en laissant à l'industrie la flexibilité nécessaire pour mettre en œuvre les mesures de réduction de façon efficace et durable sur le plan commercial.

Chaque année, notre province génère des milliards de dollars de recettes et de redevances grâce aux activités et aux exportations de l'industrie des ressources.

L'exploitation des ressources, en particulier l'exploitation pétrolière et gazière, occupera toujours une place importante dans l'avenir économique de la Saskatchewan et, par extension, du monde. En ce moment même, nous sommes en train de tracer la voie de l'avenir grâce à des politiques conçues pour favoriser la croissance économique. Nos entreprises d'exploitation des ressources sont novatrices et compétitives, et de nombreuses collectivités dépendent d'elles. Elles sont dans une excellente position pour répondre aux besoins futurs.

Il y a peu d'entreprises au monde qui soient aussi robustes et dynamiques. Notre rôle, comme gouvernement, est donc de prendre toutes les mesures possibles pour assurer la continuité de leurs activités, et nous le faisons en maintenant et en renforçant un régime de redevances stable en Saskatchewan et en adoptant des politiques connexes responsables et claires. Nous accordons la priorité à la collaboration avec les autres intervenants de notre province. Fait plus important encore, nous reconnaissons la valeur de la contribution de l'industrie pétrolière et gazière pour notre qualité de vie et les possibilités qu'elle offre à notre génération et aux générations futures. Nous lui en sommes reconnaissants.

Récemment, près de 2 000 personnes se sont rassemblées à Regina pour former le plus long convoi de camions de l'histoire, long de plus de 700 camions. Cette industrie s'adapte et évolue continuellement afin de surmonter les problèmes d'aujourd'hui et de se préparer à ceux de demain.

Nous faisons de notre mieux pour soutenir l'industrie dans notre province, et nous comptons bien continuer. À de nombreux égards, l'important est d'être à l'écoute de nos partenaires et des intervenants et de collaborer avec eux. Nous devons comprendre précisément et clairement l'interdépendance et la nature intégrée de l'industrie énergétique. Elle nous concerne tous, et notre avenir collectif en dépend.

Le Canada est le seul pays au monde qui ne peut pas exporter son pétrole dans d'autres continents. Très concrètement, nous limitons nous-mêmes notre capacité à réaliser pleinement notre potentiel économique de construire le pays que les Canadiens attendent et méritent.

We in government at every level are accountable for making responsible decisions that will enable us to achieve that potential and meet these expectations. For all of these reasons, Bill C-48 simply cannot and must not proceed.

Thank you very much.

**The Chair:** Thank you, Minister Harrison.

**Senator Plett:** Minister, thank you for being here.

In Saskatchewan, it's a positive thing when you have 2,000 trucks in a convoy. They're called racist when they come to Ottawa. That's unfortunate.

I promised Senator Cormier I will ask you a question, so that's the first one, and I think you were in the gallery when I suggested that.

Minister, many of us would like to visit the areas that will be most devastated by this horrible legislation. Clearly all of Saskatchewan will be devastated, all of Alberta and probably all of British Columbia and, indeed, all of Canada. Some of us would like to travel to Estevan, but not all. Tell me why we should come to Estevan and what you will do for us.

**Mr. Harrison:** I appreciate that question. We would very much encourage the committee to go to Estevan. We would encourage you to go not only to Estevan but to other communities in the province to see first-hand the impacts that have resulted due to the policies of the national government that have had a very detrimental impact on the energy sector already. This bill, along with Bill C-69, is going to continue to have and create very negative impacts, some of which I laid out in my opening comments.

This impacts real people in the real world who are having a very challenging and difficult time directly because of policy choices made by the Government of Canada. I would very much encourage members of Parliament, both in the Senate and the House of Commons, to take the opportunity to go and talk to these people, who are good people, hard-working people. Some of these people were accused of the same thing for attending the rally in Regina last week as well. These are good people who work hard, and I encourage you to go and talk to them.

**Senator Plett:** Thank you, minister. My next question deals with rail transportation. You touched on it briefly. Manitoba is

Tous les ordres de gouvernement ont des comptes à rendre aux Canadiens et doivent prendre des décisions responsables qui permettront au Canada d'atteindre son plein potentiel et de combler ces attentes. Pour toutes ces raisons, le projet de loi C-48 ne peut pas et ne doit tout simplement pas être adopté.

Merci beaucoup.

**Le président :** Merci, monsieur le ministre.

**Le sénateur Plett :** Merci, monsieur le ministre, d'être parmi nous.

En Saskatchewan, c'est bien vu de former un convoi de 2 000 camions. À Ottawa, les manifestants seraient traités de racistes. C'est vraiment dommage.

J'ai promis au sénateur Cormier que j'allais vous poser une question, alors je vais commencer par cela. Je crois que vous étiez dans la tribune lorsque je l'ai proposé.

Monsieur le ministre, beaucoup parmi nous aimeraient visiter les régions les plus susceptibles d'être dévastées par cet affreux projet de loi. Il est clair que la Saskatchewan en entier sera dévastée, ainsi que toute l'Alberta et possiblement l'ensemble de la Colombie-Britannique et, à dire vrai, le Canada au grand complet. Certains — mais pas tous — aimeraient visiter Estevan. Pouvez-vous nous dire pourquoi nous devrions visiter cette ville et ce que vous pourriez faire pour nous?

**M. Harrison :** Je vous remercie de la question. Nous encourageons vivement le comité à se rendre dans la ville d'Estevan. Nous vous encourageons à visiter non seulement Estevan, mais également les autres collectivités de la province afin que vous puissiez constater de vos propres yeux les retombées des politiques du gouvernement national, qui ont eu un effet négatif très important sur le secteur énergétique. Ce projet de loi et le projet de loi C-69 auront de très grandes conséquences négatives, comme je l'ai déjà expliqué dans ma déclaration préliminaire.

Les politiques du gouvernement fédéral ont des conséquences dans le vrai monde pour de vraies personnes qui vivent des moments très difficiles. J'encourage de tout cœur les députés et les sénateurs à aller voir ces personnes et à leur parler. Ce sont des gens très aimables qui travaillent dur. Il y a eu une manifestation à Regina, la semaine dernière, et certains participants, les personnes dont je parle, ont été visées par le même genre d'accusations. Ce sont de bonnes personnes qui travaillent dur, et je vous encourage à aller les voir et à leur parler.

**Le sénateur Plett :** Merci, monsieur le ministre. Ma prochaine question porte sur le transport ferroviaire. Vous avez effleuré la question, plus tôt. En ce qui a trait au transport du pétrole, la situation n'est pas la même au Manitoba qu'en

not impacted in the same way as Saskatchewan and Alberta in regard to the oil shipments. We certainly have oil there.

We are impacted equally when CP and CN won't haul our grain. As you know, minister, we dealt with this a few years ago in the Rail Safety Act and in others, and CN and CP deny that they are using the amount of oil that they're hauling against the farmers. However, it's evident that they are.

Can you touch briefly on what that does to your province, the province of Alberta and my province, the province of Manitoba, when CP and CN are using the most dangerous method of hauling oil and are not able to haul the grains to port that we so desperately need to get out of our province? How does this impact not only the oil industry but the agricultural industry as well?

**Mr. Harrison:** It's a very good question. It's absolutely the case, the fact that we've seen tremendous orders of magnitude increases in the volume of oil on the rails over the course of the last 10 or 15 years. There's a direct reason for that. The reason is we can't get pipelines built in this country. That's the reason. There is a direct connection.

Oil is going to move one way or the other. It's moving by rail. We're going to end up with nearly 300,000 barrels a day on the rails, which means there's going to be a displacement of other commodities that would otherwise have been on the rail in that amount. That has an impact on agriculture that is very significant, and we saw that a number of years ago. We were very grateful to the national government at that point for moving in an assertive and decisive way in addressing volumes for agricultural movement. That was something we appreciated.

To the credit of the national rail companies, there have been investments made to increase capacity and "de-bottleneck" certain areas of the system which have led to the ability to increase the overall volume on rail. Without question there is an impact when you have the volume of oil moving by rail on the agricultural sector, on potash and on the forestry sector as well, which is an important thing for my area of the province. All of these things are occurring directly because we, as a country, can't get a pipeline built.

I had the honour of representing my province in Singapore and Asia a couple of weeks ago, and it's remarkable the reaction from ministers in other countries who just can't wrap their heads around how in Canada we have this tremendous resource wealth, yet somehow we can't get our commodities to market. It's

Saskatchewan ou en Alberta, même si nous avons bel et bien du pétrole.

Nous sommes tous autant désavantagés lorsque le CP ou le CN refusent de transporter notre grain. Comme vous le savez, monsieur le ministre, nous avons réagi il y a quelques années en adoptant la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres mesures législatives, et le CN et le CP refusent d'admettre qu'ils ont décidé de transporter du pétrole même si cela cause des préjudices aux agriculteurs, alors que c'est une évidence.

Pouvez-vous, brièvement, nous parler de la situation que cela crée dans votre province, en Alberta et dans la province du Manitoba? Le CP et le CN transportent du pétrole par chemin de fer — la méthode la plus dangereuse — et, par conséquent, ne sont pas en mesure de transporter les grains vers les ports, alors que nous avons un besoin criant d'expédier nos grains. Quelles sont les conséquences pour l'industrie pétrolière et aussi pour l'industrie agricole?

**M. Harrison :** C'est une très bonne question. Vous avez absolument raison. Nous avons effectivement observé que le volume de pétrole transporté par chemin de fer a augmenté de manière phénoménale au cours des 10 ou 15 dernières années. Une cause directe est le fait qu'il est impossible de faire construire des pipelines au Canada. Voilà la raison. Voilà la conséquence directe.

Le pétrole va devoir être transporté d'une façon ou d'une autre. Présentement, il est transporté par chemin de fer. Au bout du compte, quelque 300 000 barils de pétrole circuleront sur les voies ferrées tous les jours, au détriment des autres marchandises qui, autrement, auraient été transportées par chemin de fer en quantités équivalentes. Cela a des retombées très graves sur l'agriculture, comme nous l'avons constaté il y a un certain nombre d'années. Nous avons été très reconnaissants au gouvernement fédéral, qui avait alors décidé de prendre des mesures positives et dynamiques relativement au volume des marchandises agricoles transportées. Nous avons été très contents de cela.

Les sociétés ferroviaires canadiennes ont tout de même, c'est tout à leur honneur, effectué des investissements en vue d'accroître leur capacité et de désengorger certaines parties du système, ce qui leur a permis d'accroître le volume global de marchandises transportées par rail. Il est clair que le volume de pétrole transporté par chemin de fer a une incidence sur le secteur agricole, le secteur de la potasse et le secteur forestier également, qui est tout aussi importante dans ma province. Tous ces problèmes sont causés directement par l'impossibilité de construire des pipelines au Canada.

Il y a deux ou trois semaines, j'ai eu l'honneur de représenter ma province à Singapour et ailleurs en Asie. Les ministres des autres pays sont toujours très étonnés; ils n'arrivent pas à comprendre pourquoi le Canada, qui est si riche en ressources, n'arrive pas à acheminer ses marchandises jusqu'aux marchés.

incomprehensible. The explanation for how we can't get any of this done makes it even more incomprehensible.

We, as a province, have been highly frustrated and vocal about making sure we can get a pipeline built. I'm in favour of all the above: Northern Gateway, Keystone XL and Energy East. We need to have the capacity on the pipes, which is by far the safest way of moving energy, as you referenced, senator, in your question.

Rail is probably the most challenging, high-risk way of moving energy there is. Pipelines are by far the safest, yet because of policy choices, again by the Government of Canada, we're not able to move production of energy by pipeline.

[*Translation*]

**Senator Cormier:** Welcome to the Senate of Canada, minister. You've heard the very good news that the committee will be travelling to Saskatchewan very soon and that we'll be happy to hear from the people of Estevan in Regina. Our resolution was quite interesting. We want to hear from Saskatchewaners.

You're certainly aware of the two amendments that the Government of Alberta proposed in its brief. I'll read them quickly, and I quote:

Amend the proposed Oil Tanker Moratorium Act to require a science-based assessment to set the proposed schedule of prohibited substances.

Amend the proposed Oil Tanker Moratorium Act to redefine the area protected from oil tankers based on scientific and socio-economic criteria that is subject to periodic review.

What is the Government of Saskatchewan's position on these proposed amendments? Would your government accept a Bill C-48 that includes some compromises, such as the ones proposed by the Government of Alberta?

[*English*]

**Mr. Harrison:** I have not had a chance to review the amendments proposed by the Government of Alberta, but we are of the view that Bill C-48 is not a necessary piece of legislation. We are not supportive of the bill, whether it is amended or not. The specifics of the proposal from the Government of Alberta, we have not reviewed at this point.

Pour eux, c'est incompréhensible. Ils comprennent encore moins lorsque nous essayons de leur expliquer pourquoi nous n'y arrivons pas.

Notre province et ses habitants éprouvent une énorme frustration à ce sujet, et nous avons dit explicitement que nous voulons qu'un pipeline soit construit. Northern Gateway, Keystone XL et Energy East, j'ai soutenu tous ces projets. Le Canada doit se doter de pipelines, parce que c'est de loin la façon la plus sécuritaire de transporter l'énergie, comme vous l'avez mentionné, monsieur le sénateur, dans votre question.

Le transport par rail est probablement le mode de transport le plus difficile et le plus risqué qui soit. Les pipelines sont beaucoup plus sécuritaires, mais, à cause des décisions stratégiques du gouvernement du Canada, nous sommes incapables de transporter l'énergie par pipeline.

[*Français*]

**Le sénateur Cormier :** Bienvenue au Sénat du Canada, monsieur le ministre. Vous savez que la très bonne nouvelle, c'est que le comité se rendra en Saskatchewan très bientôt, et nous serons heureux d'entendre les gens d'Estevan lorsqu'ils se rendront à Regina. Nous avons pris une résolution très intéressante à ce sujet. Donc, nous souhaitons entendre les gens de la Saskatchewan.

Vous connaissez certainement les deux propositions d'amendements que le gouvernement de l'Alberta a présentées dans son mémoire. Je vous les lis rapidement, et je cite :

Modifier la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers de manière à exiger une évaluation scientifique pour l'établissement de la liste proposée des substances.

Modifier la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers afin de redéfinir la zone protégée en fonction de critères scientifiques et socioéconomiques qui seront soumis à des examens périodiques.

Quelle est la position du gouvernement de la Saskatchewan sur ces propositions d'amendements? Votre gouvernement accepterait-il un projet de loi C-48 qui comprendrait certains compromis, comme ceux que propose le gouvernement de l'Alberta?

[*Traduction*]

**M. Harrison :** Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner les modifications proposées par le gouvernement albertain, mais nous sommes d'avis que le projet de loi C-48 n'a pas de raison d'être. Nous nous opposons à ce projet de loi, même s'il était modifié. Cependant, nous n'avons pas encore examiné les détails de la proposition du gouvernement de l'Alberta.

[Translation]

**Senator Cormier:** Thank you.

**Senator Boisvenu:** Welcome, Minister Harrison. My first question is about statistics. What percentage of your oil is sold to Americans as opposed to Canadians?

[English]

**Mr. Harrison:** I don't have the exact stat in front of me, but a relatively high proportion of our production would be sold into the United States market. There is a whole host of reasons for that, but the way the energy infrastructure system is set up a lot of our oil would go into the U.S. system and down through "Refinery Row" in the United States. As a result of that, we've had a substantial impact on the differential. I spoke about that a bit, but I won't get into it. However, because of the overall capacity issue in the entire system, all of this adds up to the massive discount that we were getting, which was extraordinary up until to a few months ago.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** Your province is also hampered by the price of oil. The Americans buy oil 30 per cent cheaper than market price, but once the oil is refined, they resell it to the international market. The Americans are exploiting your province.

[English]

**Mr. Harrison:** That's absolutely true.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** Has Mr. Trudeau's federal government been in contact with your province regarding this bill? Has your province shared its concerns? Were you listened to?

[English]

**Mr. Harrison:** We were not consulted at the ministerial level. I have never, but one of my counterparts had an indication that this was coming. There may have been some pro forma communication at the officials' level. I'm not aware of that occurring, though, either. So, no, we were not consulted at the political level, most definitely.

I think we've been pretty clear in terms of our view of what this bill will do and what impact this bill will have on the province. We've communicated that both publicly and formally in the context of direct communication with our counterparts. Again, this is another example of federal policy that has been put forward without due consideration of the impact on particular

[Français]

**Le sénateur Cormier :** Merci, monsieur.

**Le sénateur Boisvenu :** Bienvenue, monsieur le ministre Harrison. Ma première question est de nature statistique. Quel est le pourcentage de votre pétrole qui est vendu aux Américains par rapport à celui qui est vendu aux Canadiens?

[Traduction]

**M. Harrison :** Je n'ai pas cette statistique en particulier sous la main, mais je dirais qu'une grande proportion de notre pétrole est vendu au marché américain. Il y a une foule de raisons à cela, mais, étant donné la forme de l'infrastructure énergétique, une grande proportion de notre pétrole est acheminée vers le chapelet des raffineries des États-Unis. Cela a des conséquences considérables, notamment un écart de prix. J'ai effleuré le sujet, mais je ne veux pas entrer dans les détails. Je veux dire, cependant, que, jusqu'à il y a quelques mois, les prix étaient manifestement inférieurs à cause de la capacité globale de l'infrastructure.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Votre province est aussi handicapée par le prix du pétrole. Les Américains achètent le pétrole 30 p. 100 moins cher que le marché, mais, une fois le pétrole raffiné, ils le revendent au prix du marché international. Donc, les Américains exploitent votre province.

[Traduction]

**M. Harrison :** C'est tout à fait vrai.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** En ce qui a trait à ce projet de loi, le gouvernement fédéral de M. Trudeau a-t-il été en contact avec votre province? Votre province a-t-elle fait part de ses préoccupations? Avez-vous été écoutés?

[Traduction]

**M. Harrison :** Les ministres n'ont pas été consultés. Je n'ai pas personnellement été consulté, mais je sais qu'un de mes homologues avait entendu dire que quelque chose se préparait. Peut-être y a-t-il eu, pour la forme, des communications entre les fonctionnaires, mais je ne pourrais pas vous le confirmer. Donc, pour répondre à votre question, notre gouvernement n'a pas été consulté. C'est un fait.

Je crois avoir exposé assez clairement notre position quant aux conséquences de ce projet de loi et des problèmes qu'il va causer à notre province. Nous avons pris position publiquement et officiellement et nous avons communiqué directement avec nos homologues. Encore une fois, le gouvernement fédéral a choisi de présenter une politique sans réfléchir aux conséquences

areas of the country, along with Bill C-69 which we are highly concerned with as well. I think my colleague spoke about that fairly recently at a house committee.

All of this adds up, though, along with a number of other federal initiatives, including a carbon tax and things like clean fuel standard — all of the layering on of highly prescriptive regulation on the energy sector imposed on us by the federal government — to making it very challenging for our industry to compete globally. That is something we are deeply concerned about.

**Senator Gagné:** Thank you for your testimony. I believe that there are risks not only for Saskatchewan and Alberta but also for the rest of Canada if we don't get the oil to market. I realize that. All of the communities on the West Coast also face risks if they lose their livelihoods.

Some groups discussed the risk of an oil spill as a matter of "when" rather than "if" it will happen. In your opinion, what is the adequate level of risk with respect to the movement of oil by sea?

**Mr. Harrison:** The observation I would offer is the safest way of moving oil and energy products is via pipeline. We've had a number of derailments over the course of the last year in our province. That's not something just specific to Saskatchewan. This happens with rail transportation because it is a much less reliable, safe way of transporting energy. Our communities are being put at risk because we can't move energy by pipeline to the coast.

As far as the balance of what is the appropriate degree of risk with regard to seaborne transportation of energy products — I think I spoke to that in some detail in my submission — obviously we are a landlocked province. We don't have a coast. We don't have government departments that are responsible for coastal protection. Our view is that the degree of risk, which has existed now, as it is, for a long time, is an acceptable one. There have not been significant spills of oil for some period of time.

I'm not minimizing the fact that there is risk. There is risk in everything. I think Senator Manning made that point on the last round. There is risk associated with everything. Our submission is that the degree risk associated with seaborne transportation is an acceptable one.

**Senator Stewart Olsen:** Thank you for being with us today. Further to Senator Boisvenu's question about consultation, I will share something with you. We had Minister McKenna, Minister of Environment and Climate Change, before us the other day in

qu'elle aurait sur certaines régions du pays, comme cela a été le cas avec le projet de loi C-69. Nous éprouvons de sérieuses réserves par rapport à ce projet de loi également. Je crois qu'un de mes collègues a témoigné très récemment à ce sujet devant un comité de la Chambre des communes.

Les effets des mesures similaires prises par le gouvernement fédéral s'accumulent. Par exemple, il y a la taxe sur le carbone et des choses comme la Norme sur les combustibles propres. Le gouvernement fédéral impose au secteur énergétique des normes réglementaires très strictes et, en conséquence, il est très difficile pour notre industrie d'être compétitive sur les marchés mondiaux. Cela nous préoccupe énormément.

**La sénatrice Gagné :** Merci de votre témoignage. Je crois qu'il y a des risques, non seulement pour la Saskatchewan et l'Alberta, mais également pour le reste du Canada, si nous sommes incapables de transporter le pétrole vers les marchés. J'en suis conscient. Toutes les collectivités de l'Ouest canadien risquent de perdre leur moyen de subsistance.

Certains groupes croient que les déversements de pétrole sont inévitables plutôt que simplement possibles. Selon vous, quel est le niveau de risque adéquat quand il est question de transporter du pétrole par voie maritime?

**M. Harrison :** L'observation que j'offrirais, c'est que la façon la plus sécuritaire de transporter du pétrole et des produits énergétiques, c'est par pipeline. Il y a eu un certain nombre de déraillements au cours de la dernière année dans notre province. Ce n'est pas quelque chose qui est propre à la Saskatchewan. Cela se produit avec le transport ferroviaire parce que c'est une façon beaucoup moins fiable et sécuritaire de transporter de l'énergie. Nos collectivités sont mises en danger parce que nous ne pouvons pas transporter de l'énergie par pipeline jusqu'à la côte.

Quant au fait d'établir le degré de risque approprié concernant le transport maritime de produits énergétiques — je crois que j'en ai parlé en détail dans mon exposé —, nous sommes évidemment une province enclavée. Nous n'avons pas de côte. Nous ne possédons pas de ministères responsables de la protection des côtes. À notre avis, le degré de risque qui existe à l'heure actuelle — et qui existe depuis longtemps — est acceptable. Aucun déversement de pétrole important ne s'est produit depuis un certain temps.

Je ne minimise pas le fait qu'il y a un risque. Toute activité comporte un risque. Je crois que le sénateur Manning en a parlé au cours de la dernière série de questions. Des risques sont associés à tout. Ce que nous disons, c'est que le degré de risque associé au transport maritime est acceptable.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Merci de votre présence parmi nous aujourd'hui. Pour donner suite à la question du sénateur Boisvenu sur les consultations, j'aimerais vous dire quelque chose. L'autre jour, pendant la période des questions, la ministre

Question Period. She made a statement that was quite denigrating to Conservative premiers. I was shocked because as a federal minister you are obligated to work with provinces, no matter the political stripe, be they NDP or Conservative.

Could you elaborate a bit more? I come from New Brunswick. It is a have-not province. I have always admired Saskatchewan. It used to be have-not for many years and pulled itself up based on natural resources.

I'm kind of shocked that the government did not seem to understand that a tanker ban or this bill in B.C. would affect so many provinces in the rest of Canada. Could you elaborate on that? I don't understand the "no consultation."

**Mr. Harrison:** Well, we've gotten used to it. I will speak bluntly. This is our view, and we've said this publicly before. We've been highly concerned about the direction this government has taken with regard to energy policy, which has taken little to no consideration of Western Canadian interests into account.

I didn't look this morning, but with the world price of oil at a historically relatively healthy level, we should have our energy sector in Western Canada right now creating thousands and thousands of jobs. We should. We've been relatively fortunate in Saskatchewan in that we have maintained job growth through this, in spite of all the headwinds federally.

Alberta, our next-door neighbour, which is slightly more dependent on the energy sector as a proportion of their population, has lost 130,000 or 140,000 jobs over the last few years because of federal policy.

Policy matters; it really does. The fact that at one point we were getting less than \$11 for a barrel of oil produced literally meant that you could go to Hardisty, Alberta, and if you paid somebody five dollars they would take that barrel of oil off your hands. You were not even making a profit on any of this. You were paying to put this into the pipe. This is a direct result of federal decisions and federal policies that have had a devastating impact. When we layer on Bill C-48 and Bill C-69, we will never have another major energy infrastructure project built in the country.

All of this adds up to a concerted campaign to land lock our resource in Western Canada, aided and abetted by the Government of Canada. There is a reason why 2,000 people are showing up to rallies in Regina with 700-truck convoys who

McKenna — la ministre de l'Environnement et du Changement climatique — a fait une déclaration qui dénigrait beaucoup les premiers ministres conservateurs. J'étais un peu choquée parce que, en tant que ministre fédérale, elle a l'obligation de travailler avec les provinces, peu importe les gouvernements, qu'ils soient néo-démocrates ou conservateurs.

Pourriez-vous nous en parler un peu plus? Je viens du Nouveau-Brunswick. C'est une province pauvre. J'ai toujours admiré la Saskatchewan. Elle a été démunie pendant nombre d'années, mais elle s'est tirée d'affaire grâce à ses ressources naturelles.

Je suis un peu déçonnée par le fait que le gouvernement ne semble pas comprendre qu'une interdiction des pétroliers ou que la mise en œuvre de ce projet de loi en Colombie-Britannique nuirait à nombre de provinces du reste du Canada. Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet? Je ne comprends pas qu'on n'a pas tenu de consultations.

**M. Harrison :** Eh bien, nous y sommes habitués. Je serai franc. C'est notre avis, et nous l'avons déjà dit publiquement. Nous sommes très préoccupés par l'orientation qu'a choisie ce gouvernement concernant les politiques énergétiques, pratiquement sans prendre en considération les intérêts des Canadiens de l'Ouest.

Je ne l'ai pas vérifié ce matin, mais avec le prix mondial du pétrole qui se situe à un niveau relativement sain d'un point de vue historique, le secteur énergétique de l'Ouest du Canada à l'heure actuelle devrait créer des milliers d'emplois. C'est ce qu'il devrait faire. Nous avons été assez chanceux en Saskatchewan, parce que nous avons maintenu la croissance de l'emploi pendant cette période, malgré les obstacles à l'échelon fédéral.

L'Alberta, notre voisine, qui dépend un peu plus du secteur énergétique, du point de vue de la proportion de sa population qui travaille dans ce domaine, a perdu 130 000 ou 140 000 emplois au cours des dernières années en raison des politiques fédérales.

Les politiques sont vraiment importantes. Le fait que, à un moment donné, nous obtenions moins de 11 \$ le baril de pétrole produit signifie littéralement que vous pouviez aller à Hardisty, en Alberta, et donner 5 \$ à quelqu'un pour qu'il vous débarrasse de ce baril de pétrole. On ne faisait même pas de profit sur ce pétrole. On devait même payer pour le mettre sur le marché. C'est un résultat direct des décisions et des politiques fédérales qui ont eu des conséquences catastrophiques. Si on ajoute les projets de loi C-48 et C-69, on ne réalisera jamais d'autres projets d'infrastructure énergétique importants au pays.

Tout cela s'ajoute à une campagne concertée visant à isoler les ressources de l'Ouest du Canada, avec l'aide et l'aval du gouvernement du Canada. Il y a une raison pour laquelle 2 000 personnes participent à des manifestations à Regina avec des

have never been to a protest in their life before. There is a reason this is happening.

I don't think Minister McKenna gets that. I don't think the Prime Minister gets that. I don't think there is an understanding in the federal cabinet of the impact this is having on real people in Western Canada who just want to go to work. Part of the reason I am here is to express that.

**Senator Stewart Olsen:** Thank you, sir.

**Senator Dasko:** Thank you, for coming here today, minister. I have a couple points of clarification from the comments you have made. With Northern Gateway, was there any Saskatchewan resource being transported from that project?

**Mr. Harrison:** There would have been perhaps a minimal amount. The issue, though, is not so much the resource in the pipe but the capacity in the system which lowers the differential. That's what the issue is. We would have had the differential close to almost the world price by having that additional capacity online —

**Senator Dasko:** I hear you. Excuse me —

**The Chair:** Let him finish his answer and then you can ask another question

**Senator Dasko:** My question is the same. Was there any Saskatchewan resource in Northern Gateway?

**Mr. Harrison:** There would have been an amount, yes.

**Senator Dasko:** What about Eagle Spirit? Was there any Saskatchewan resource in that project?

**Mr. Harrison:** It would depend on a whole number of factors whether there would or wouldn't be. It would be dependent on the day as well. The way this works, there is a high degree of company-specific decisions that would have an impact as far their contracts for who is transporting what.

**Senator Dasko:** Was there any Saskatchewan resource in Trans Mountain?

**Mr. Harrison:** There would be, yes.

**Senator Dasko:** You are placing a lot of weight of the problems in the industry on Bill C-48 specifically. Can you name a specific project, based on a Saskatchewan resource, that was planned to go ahead with the terminus on this particular coast that is affected by Bill C-48?

convois de 700 camions conduits par des gens qui n'ont jamais pris part à une manifestation de leur vie auparavant. Ce n'est pas sans raison que cela se produit.

Je ne crois pas que la ministre McKenna et le premier ministre comprennent cela. À mon avis, le Cabinet fédéral n'a pas conscience des conséquences qu'ont ces politiques sur les gens de l'Ouest du Canada qui veulent seulement travailler. Je suis ici en partie pour vous en faire part.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Merci, monsieur.

**La sénatrice Dasko :** Merci, monsieur le ministre, d'être ici aujourd'hui. J'aimerais que vous me donniez deux ou trois précisions sur les commentaires que vous avez faits. Était-il prévu que des ressources de la Saskatchewan soient transportées dans le cadre du projet Northern Gateway?

**M. Harrison :** Peut-être une quantité minime. Le problème, cependant, est non pas la ressource transportée par le pipeline, mais la capacité du système qui réduit l'écart de prix. Voilà le problème. Nous comblerions presque l'écart de prix pour atteindre le prix mondial si nous acquérions cette capacité supplémentaire...

**La sénatrice Dasko :** Je vous comprends. Excusez-moi...

**Le président :** Laissez-le terminer sa réponse, et vous pourrez ensuite lui poser une autre question.

**La sénatrice Dasko :** Ma question est la même. Le projet Northern Gateway prévoyait-il le transport de ressources de la Saskatchewan?

**M. Harrison :** Une certaine quantité, oui.

**La sénatrice Dasko :** Qu'en est-il d'Eagle Spirit? Ce projet prévoyait-il le transport de ressources de la Saskatchewan?

**M. Harrison :** Cela dépend de toute une série de facteurs, ainsi que de la journée. La façon dont cela fonctionne, c'est qu'il y a un nombre élevé de décisions d'entreprise qui auraient une incidence sur les contrats de transport.

**La sénatrice Dasko :** Le projet Trans Mountain prévoyait-il le transport de ressources de la Saskatchewan?

**M. Harrison :** Il y en aurait eu, oui.

**La sénatrice Dasko :** Vous attribuez au projet de loi C-48 en particulier une très grande partie des problèmes de l'industrie. Pouvez-vous nommer un projet précis, du point de vue des ressources de la Saskatchewan, qui devait être lancé avec le terminal sur cette côte en particulier et qui est touché par le projet de loi C-48?

**Mr. Harrison:** The issue — and I tried to express that through my opening comments and some of the responses — is that Bill C-48 is part of a much bigger problem here —

**Senator Dasko:** Yes, I know. I am asking specifically about Bill C-48 —

**Mr. Harrison:** And Bill C-48 is a significant issue because —

**Senator Dasko:** Excuse me, minister, I am asking specifically about Bill C-48. You have made many statements here about the larger issues. I am asking specifically about this bill.

**The Chair:** Senator Dasko, let him answer the question and then you can ask him another one.

**Senator Dasko:** Mr. Chair, he is not actually answering it.

**The Chair:** That's for senators here to decide.

Minister Harrison, just answer the question and then Senator Dasko can ask another one.

**Senator Miville-Dechêne:** Senator Boisvenu was also pressing a witness, so it happens. I think she is trying to get a specific answer.

**Senator Stewart Olsen:** You can press, but let him answer.

**The Chair:** I apologize, Minister Harrison. You've been in this before, so go ahead.

**Mr. Harrison:** I am one of the few ministers who enjoy Question Period. I enjoyed during my time here in opposition and I enjoy answering questions in Question Period back home. The reality is that we have a layering on of a whole number of federal measures that have had a very significant impact on the energy sector.

I don't think that's in dispute. I would hope it is not in dispute, because there are literally hundreds of thousands of people out of work because of it. That's the reality.

Bill C-48 is part of the bigger issue of land locking our energy resource on which we were getting \$11 a barrel only a few months ago, because of a number of things. There are forward-looking issues as well, that we will never be able to get our resource to market. Bill C-48 is a big part of that, and C-69 is a big part of that. A layering on of highly prescriptive federal regulation is a significant part of that in the immediate term. A carbon tax is part of that as well. You add this all up and what it

**M. Harrison :** L'enjeu — et j'ai essayé de l'expliquer dans ma déclaration liminaire et avec certaines de mes réponses —, c'est que le projet de loi C-48 fait partie d'un problème beaucoup plus important ici...

**La sénatrice Dasko :** Oui, je le sais. Je vous parle précisément du projet de loi C-48...

**M. Harrison :** Et le projet de loi C-48 est un enjeu important parce que...

**La sénatrice Dasko :** Excusez-moi, monsieur le ministre, je vous parle précisément du projet de loi C-48. Vous avez fait nombre de déclarations ici concernant des enjeux généraux. Je parle précisément de ce projet de loi.

**Le président :** Madame la sénatrice Dasko, laissez-le répondre à la question et vous pourrez ensuite lui en poser une autre.

**La sénatrice Dasko :** Monsieur le président, il n'y répond pas réellement.

**Le président :** C'est aux sénateurs dans la salle d'en juger.

Monsieur Harrison, répondez simplement à la question, et la sénatrice Dasko pourra ensuite vous en poser une autre.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Le sénateur Boisvenu mettait aussi de la pression sur un témoin, donc cela arrive. Je crois qu'elle essaie d'obtenir une réponse précise.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Vous pouvez lui mettre de la pression, mais laissez-le répondre.

**Le président :** Je suis désolé, monsieur le ministre Harrison. Vous connaissez ce genre de situation, alors allez-y.

**M. Harrison :** Je suis un des rares ministres qui aiment la période des questions. Je l'aimais lorsque j'étais ici dans l'opposition et j'adore répondre aux questions dans ma circonscription. La réalité, c'est que nous avons plusieurs couches de mesures fédérales qui ont eu une incidence très importante sur le secteur énergétique.

Je ne crois pas que ce soit contesté. J'espère que personne ne remet cela en question, parce que des centaines de milliers de personnes n'ont pas de travail à cause de ces mesures. C'est la réalité.

Le projet de loi C-48 fait partie de l'enjeu général qui est l'isolement de nos ressources énergétiques pour lesquelles nous obtenions 11 \$ le baril il n'y a que quelques mois en raison d'un certain nombre de facteurs. L'avenir pose également son lot de difficultés, lesquelles feront en sorte que nous ne serons jamais en mesure d'amener notre ressource vers le marché. Le projet de loi C-48 est une grande partie de ce problème, tout comme le projet de loi C-69. Les mesures ajoutées à une réglementation

means, for our treasury in the province, is \$300 million a year. For Alberta, it is billions.

**Senator Dasko:** Minister, excuse me —

**Mr. Harrison:** That means we can't put investment into things like health care and education and, despite that, we've managed to balance our budget.

**Senator Dasko:** I am asking about the name of a specific project, taking the Saskatchewan resource, with a terminus specifically in the area of this coast. That's all I'm asking. I understand that you see this as part of a larger picture. We are here to talk about Bill C-48.

**Mr. Harrison:** What are you getting at by "specific project"? Like an individual well being drilled or not? That's not how it works in the energy sector.

**Senator Dasko:** You were the one who raised the names of specific projects. I am raising the name of a specific project. Was there a Saskatchewan project delivering the Saskatchewan resource to the particular coast that will be stopped by this bill?

**Mr. Harrison:** Are you asking if there are wells that are not being drilled that would be drilled if we had a competitive —

**Senator Dasko:** No, I'm asking about a specific project.

**Mr. Harrison:** What do you mean by that? Is a specific project a single well?

**Senator Dasko:** You named specific projects, and I am asking for names of other ones.

**Mr. Harrison:** I named pipeline projects.

**Senator Dasko:** Yes.

**Mr. Harrison:** We said we would like them all to be built, because if all of them were built we would have a significantly larger amount of investment in the energy sector, wells drilled and people at work in Saskatchewan.

**Senator Dasko:** You made a statement that your reserves cannot move to the coast. How about the south coast?

**Mr. Harrison:** A large portion of it goes to the south coast right now. The senator made a good point that we are getting a massive discount for that resource because of the fact that there is not the capacity in the system to get the world price. So that's exactly the point. We are getting a \$30-plus discount, and that's

fédérale très normative forment une partie importante de l'enjeu immédiat. L'établissement d'une taxe sur le carbone est également un facteur. Lorsqu'on additionne tout cela, cela signifie 300 millions de dollars par année pour le trésor de notre province. Pour l'Alberta, il s'agit de milliards de dollars.

**La sénatrice Dasko :** Monsieur le ministre, excusez-moi...

**M. Harrison :** Cela veut dire que nous ne pouvons pas investir dans les soins de santé et l'éducation; malgré cela, nous avons réussi à équilibrer notre budget.

**La sénatrice Dasko :** Je vous demande de nommer un projet précis qui transporterait la ressource de la Saskatchewan jusqu'à un terminal situé précisément dans la région de cette côte. C'est tout ce que je vous demande. Je comprends que vous voyez cela comme faisant partie d'un contexte plus général. Nous sommes ici pour parler du projet de loi C-48.

**M. Harrison :** Que voulez-vous dire par « projet précis »? Comme un puits distinct qu'on est en train de forer? Le secteur énergétique ne fonctionne pas ainsi.

**La sénatrice Dasko :** Vous êtes celui qui a mentionné le nom de projets précis. Je parle du nom d'un projet particulier. Y a-t-il un projet qui prévoit le transport des ressources de la Saskatchewan vers une côte donnée et qui sera bloqué par ce projet de loi?

**M. Harrison :** Me demandez-vous s'il y a des puits qui ne sont pas forés et qui le seraient si notre position concurrentielle...

**La sénatrice Dasko :** Non, je vous parle d'un projet précis.

**M. Harrison :** Que voulez-vous dire par là? S'agit-il d'un seul puits?

**La sénatrice Dasko :** Vous avez nommé des projets précis, et je vous demande le nom d'autres projets.

**M. Harrison :** J'ai nommé des projets de pipeline.

**La sénatrice Dasko :** Oui.

**M. Harrison :** Nous avons dit que nous aimerions qu'ils soient tous construits, parce que, si c'est le cas, nous aurions des investissements nettement plus importants dans le secteur énergétique; beaucoup plus de puits seraient forés, et bien plus de gens auraient un emploi en Saskatchewan.

**La sénatrice Dasko :** Vous avez dit que vos réserves ne peuvent pas se rendre à la côte. Qu'en est-il de la côte Sud?

**M. Harrison :** Une grande partie de nos réserves se rendent actuellement à la côte Sud. M. le sénateur a soulevé un bon point lorsqu'il a dit que nous subissons une énorme réduction pour cette ressource parce que la capacité du système ne permet pas d'atteindre le prix mondial. Voilà exactement le problème. Nous subissons une réduction supérieure à 30 \$, et c'est

basically being collected in profits by energy refiners in the United States.

**Senator Dasko:** So the Saskatchewan resource right now is going to the south coast?

**Mr. Harrison:** There would be a proportion of it that is. A proportion of it goes elsewhere. I can tell you where none of it goes, which is Eastern Canada. None of it goes there because we can't get Energy East built.

**Senator Dasko:** But we are talking about Bill C-48 here. Thank you very much.

[Translation]

**Senator Miville-Dechêne:** Minister, I'll ask my question in French, if I may.

I listened to you carefully while trying to understand. There are currently no tankers operating in northern British Columbia. There is, however, a rather broad social consensus in this region that there should not be any tankers.

This matter affects 60 per cent of the British Columbia coast. The remaining 40 per cent of the British Columbia coast is inhabited, and tankers are allowed to operate in this region. This region does not have the same environmental characteristics as northern British Columbia, which is undeveloped and is one of the rare places in which the environment has remained intact.

I fully understand that you feel trapped, imprisoned, because you don't have a coast. However, despite the problems in southern British Columbia and the problems with Trans Mountain, why not use the southern part of the province to get your oil out?

Lastly, why do you want to ignore or disregard the rather strong social consensus in northern British Columbia, which is to keep the environment as is?

[English]

**Mr. Harrison:** I appreciate the question. Thank you for that. You know, one of the references of moving oil through southern British Columbia in the question, I wish we could. I wish we could. I understand Premier Notley will be testifying after me, and I think she will probably have some comments on that as well. We've seen little progress on Trans Mountain. I would have to be convinced that there is a genuine willingness and desire on the part of the current national government to move ahead with this project, despite what they've said publicly. We've seen little evidence of that.

essentiellement des profits récoltés par les entreprises de raffinage américaines.

**La sénatrice Dasko :** Alors, les ressources de la Saskatchewan sont transportées vers la côte Sud à l'heure actuelle?

**M. Harrison :** C'est le cas pour une partie des ressources. Une autre partie va ailleurs. Je peux vous dire où elles ne se rendent pas : l'Est du Canada. Rien ne se rend là parce qu'on n'a pas pu construire l'oléoduc Énergie Est.

**La sénatrice Dasko :** Mais nous parlons du projet de loi C-48 ici. Merci beaucoup.

[Français]

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Monsieur le ministre, je vais poser ma question en français, si vous me le permettez.

Je vous ai écouté attentivement tout en essayant de bien comprendre. Actuellement, aucun pétrolier ne circule dans le Nord de la Colombie-Britannique. Il y a quand même un assez large consensus social dans cette région pour qu'il n'y en ait pas.

Le dossier concerne 60 p. 100 de la côte de la Colombie-Britannique. Le reste, soit 40 p. 100 de la côte de la Colombie-Britannique, est une région habitée où les pétroliers peuvent circuler. Cette région n'a pas les caractéristiques environnementales du Nord de la Colombie-Britannique, où il n'y a pas encore eu de développement, et qui est l'un des rares endroits où l'environnement est demeuré intact.

Je comprends très bien que vous vous sentez coincé, prisonnier, parce que vous n'avez pas de côte. Cependant, malgré les problèmes au sud de la Colombie-Britannique et les problèmes liés à Trans Mountain, pourquoi ne pas miser sur le sud de la province pour sortir votre pétrole?

Finalement, pourquoi vouloir rompre ou ne pas tenir compte de ce consensus social assez fort dans le Nord de la Colombie-Britannique, qui suppose de garder l'environnement tel qu'il est?

[Traduction]

**M. Harrison :** Je comprends la question. Je vous en remercie. Vous savez, vous avez fait référence au transport du pétrole par le Sud de la Colombie-Britannique dans votre question, et j'aimerais que nous puissions le faire. Je souhaiterais que ce soit possible. Je crois comprendre que la première ministre Notley témoignera après moi et je pense qu'elle aura également des choses à dire à ce sujet. On a réalisé peu de progrès avec Trans Mountain. Il faudrait qu'on me convainque qu'il y a une volonté et un désir réels de la part du gouvernement fédéral actuel d'aller de l'avant avec ce projet, malgré ce qu'il a dit publiquement. Nous avons vu peu d'exemples de cela.

**Senator Miville-Dechêne:** Why not concentrate your efforts in the south of B.C.? You understand that there is a qualitative difference between the north, which is not developed and where there are no tankers, and the south, where there is already traffic. I'm wondering why this is not taken into consideration in your remarks.

**Mr. Harrison:** Our position, and I've said it before, is we've taken an "all of the above" approach to moving energy. Northern Gateway, Trans Mountain, Energy East, Keystone XL — we have taken an "all of the above" approach to supporting these energy projects.

There is a national interest in all of this as well. That's what we've encouraged the federal government to look at. Our view and submission is that the national interest is served by having the ability to move our energy from a number of different points.

**Senator Miville-Dechêne:** Exactly, but the national —

**Mr. Harrison:** That would include Prince Rupert, as an example.

**Senator Miville-Dechêne:** Interest has to be balanced with regional consideration and what people think in those regions. Do they exist for you? Do those communities have a say?

**Mr. Harrison:** I can make the same argument. What about our communities that don't want 300,000 barrels of oil rolling through their communities on the rail?

**Senator Miville-Dechêne:** You could make that argument. They do it, but they are at the end of the pipeline.

**Mr. Harrison:** There are a lot of folks would say that if we did not have to have that, we would prefer not to. But there is a national interest served because of the fact that that's the only way to move energy right now.

It is the role of the federal government to determine what the national interest is. We make our submissions as a province on what we think the national interest is, which is an "all of the above" approach to moving energy. The national government has made a policy choice with Bill C-48, which is specific to that one area. This isn't national, which is an interesting policy rationale in how you differentiate the two. We disagree with the position of the national government.

**Senator McCoy:** Thank you. In reference to the earlier *tête-à-tête* here, I used to be in government, too. We always called it Question Period, not answer period. Ministers get adept at fielding the questions.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Pourquoi ne pas concentrer vos efforts dans le Sud de la Colombie-Britannique? Vous comprenez qu'il y a une différence qualitative entre le Nord, qui n'est pas exploité et où il n'y a pas de pétroliers, et le Sud, où il y a déjà une telle circulation. Je me demande pourquoi vous n'en tenez pas compte dans vos observations.

**M. Harrison :** Notre position, et je le répète, c'est que nous avons adopté une approche qui englobe toutes ces réponses pour transporter l'énergie. Northern Gateway, Trans Mountain, Énergie Est, Keystone XL — nous avons privilégié cette approche pour appuyer ces projets énergétiques.

Il y a également un intérêt national dans tous ces projets. Nous avons encouragé le gouvernement fédéral à examiner cet aspect. Nous croyons que l'intérêt national est mieux servi si nous sommes en mesure de transporter notre énergie à partir d'un certain nombre d'endroits.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Exactement, mais l'intérêt national...

**M. Harrison :** Cela comporterait Prince Rupert, à titre d'exemple.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Il faut trouver un équilibre entre l'intérêt national et les considérations régionales et ce que les gens pensent dans ces régions. Ces personnes existent-elles pour vous? Ces collectivités ont-elles un mot à dire?

**M. Harrison :** Je peux invoquer le même argument. Qu'en est-il de nos collectivités qui ne veulent pas que l'on transporte 300 000 barils de pétrole par train en traversant leur territoire?

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Vous pourriez utiliser cet argument. On effectue ce transport, mais les collectivités sont situées au bout du pipeline.

**M. Harrison :** Beaucoup de gens diraient que, si cela n'était pas nécessaire, ils préféreraient l'éviter. Mais l'intérêt national est servi parce que c'est la seule façon de transporter de l'énergie présentement.

C'est le rôle du gouvernement fédéral de déterminer ce qui est dans l'intérêt national. Voilà notre point de vue comme province à ce sujet : une approche qui englobe toutes ces réponses pour transporter l'énergie. Le gouvernement fédéral a fait un choix politique avec le projet de loi C-48, qui vise cette région bien précise. Il ne s'agit pas de l'intérêt national, ce qui est une justification politique intéressante de la façon dont vous différenciez les deux. Nous n'adhérons pas à la position du gouvernement fédéral.

**La sénatrice McCoy :** Merci. En ce qui concerne le *tête-à-tête* qui a eu lieu plus tôt ici, j'ai également fait partie du gouvernement. Nous disions toujours qu'il s'agissait de la période de questions, non pas de la période de réponses. Les ministres sont habiles pour répondre aux questions.

I heard you say that you believe the risk of transporting oil by sea is acceptable, and I wanted to go back to get a little more clarification on that. You didn't link it to an earlier statement you had made whereby you were talking about a whole lot of precautions, such as tugs, escorts or pilots who know the waters. I would like to give you the opportunity to say, when you talk about risk, would you be talking about risk as fully minimized as one could do on a world-class level?

**Mr. Harrison:** Thank you very much, Senator McCoy, for the question. It is a good one. That is precisely what we would assert. We should have the very best safety precaution standards and training that can possibly be had. I think that there has been significant work put in already to ensure that our maritime navigation standards are some of the best you will find anywhere. We would submit that having these standards, and even looking at enhanced standards if that's deemed appropriate, would be an appropriate course of action.

**Senator McCoy:** We know that there are upwards of 3,000 ships plying these waters now on a regular basis and that, in fact, they are all under the weight limit of 12,500 gross tonnes. There have been three spills since 2006. The minister himself recognized that this is the most poorly protected coastline in Canada. Do you think that this committee should be concerned and making recommendations to increase the protection of this area of Canada?

**Mr. Harrison:** Right. Well, far be it from me to give the committee advice or direction, but I think it would be appropriate to provide recommendations on how that maritime safety can be improved without having a complete prohibition on transportation.

**The Chair:** Thank you very much, Minister Harrison. We appreciated your testimony.

I'm pleased to welcome our final panel this morning. It's amazing, considering there's an election going on, that you have the time. We really appreciate it. From the Government of Alberta, we have the Honourable Rachel Notley, Premier of Alberta. Thank you for participating today. The floor is yours.

**Hon. Rachel Notley, Premier of Alberta, Government of Alberta:** Thank you very much, and good morning, senators. I am coming to you today from Calgary, on the traditional territory of the signatories to Treaty 7, where the Metis people also share a very deep connection with the land.

It is an honour to be able to present to you all today. I want to begin by thanking your committee for heeding my call to come to Alberta to consult on Bill C-48. I believe that is absolutely the

Je vous ai entendu dire que vous croyez que le risque associé au transport du pétrole par la mer est acceptable et j'aimerais revenir là-dessus pour obtenir un peu plus de précisions. Vous n'avez pas fait de lien avec quelque chose que vous avez mentionné plus tôt lorsque vous parliez de nombreuses précautions, comme des remorqueurs, des escorteurs et des pilotes qui connaissent bien les eaux. Comme vous parliez de risque, je souhaiterais vous poser la question suivante : à votre avis, s'agirait-il d'une réduction du risque maximale afin que l'on puisse atteindre un niveau mondial?

**M. Harrison :** Merci beaucoup, sénatrice McCoy, de la question. Elle est excellente. C'est précisément ce que nous proposerions. Nous devrions avoir les meilleures normes et la meilleure formation en matière de mesures de sécurité que possible. Je pense que nous avons déjà accompli un travail important en vue de nous assurer d'avoir certaines des meilleures normes de navigation maritime qui soient. Nous dirions que l'adoption de ces normes, et même leur amélioration si nécessaire, serait la marche à suivre appropriée.

**La sénatrice McCoy :** Nous savons qu'il y a plus de 3 000 navires qui naviguent régulièrement sur ces eaux à l'heure actuelle et que, en fait, ils sont tous sous la limite de poids de 12 500 tonnes brutes. Il y a eu trois déversements depuis 2006. Le ministre lui-même a reconnu que c'est la ligne de côte la moins bien protégée au Canada. Croyez-vous que notre comité devrait s'en soucier et recommander de renforcer la protection de cette région du Canada?

**M. Harrison :** Eh bien, loin de moi l'idée de donner des conseils ou des directives au comité, mais je crois qu'il serait approprié de formuler des recommandations sur la façon d'améliorer la sécurité maritime sans imposer une interdiction totale du transport.

**Le président :** Merci beaucoup, monsieur le ministre Harrison. Nous vous sommes reconnaissants de votre témoignage.

Je suis heureux d'accueillir notre dernier groupe de témoins ce matin. C'est incroyable, étant donné qu'il y a une élection en cours, que vous ayez du temps pour nous. Nous vous en sommes très reconnaissants. Nous recevons Rachel Notley, première ministre de l'Alberta. Merci de participer à notre séance aujourd'hui. Vous avez la parole.

**L'hon. Rachel Notley, première ministre de l'Alberta, gouvernement de l'Alberta :** Merci beaucoup, et bonjour, mesdames et messieurs. Je vous parle aujourd'hui depuis Calgary, sur le territoire traditionnel des signataires du Traité n° 7, où le peuple métis entretient un lien très profond avec la terre.

C'est un honneur pour moi de prendre la parole devant vous tous aujourd'hui. J'aimerais commencer par remercier votre comité de donner suite à mon appel de venir en Alberta pour

right thing to do. Alberta absolutely needs to be part of this discussion, as it has an incredible impact on us. It is a very important issue, and that is why I am presenting to you today as well.

I'm here to talk about the future of our energy industry and the horribly misguided West Coast tanker ban, Bill C-48. I've brought three friends along with me today. I'm pleased to introduce to you Angela Allen, Edward Pena and Roger Auriti. They work in the energy industry.

Why are they with me? There are two reasons. First, I want the whole committee there to be able to look them in the eye. They are not numbers on a page; they are your fellow Canadians, and the decisions you make will affect them. Second, as you mentioned at the outset, we are in Alberta in an election, and this election is about these people — Angela, Edward, Roger and millions of Albertans just like them. The election is about their jobs, their future and making sure Alberta works for them.

Why is this election about their jobs? We have gone through a historic downturn here in Alberta, one that has taken a very big toll on working people. We need Ottawa to work for Alberta on pipelines, on energy policy and on the basic task of listening to these people, the very people who power this great country.

Canada is blessed, as you know, with an extremely valuable natural resource, a resource that is in demand across the world and that helped build this country and has improved the well-being of every Canadian. That resource is pulled from the ground by women and men who make good, family-supporting wages. Those wages are spent in cities and towns across Canada, strong communities where working people can build good, secure lives.

From those wages, we're also able to fund important things like schools and hospitals, things that connect us and give us hope for the future. That resource is also being pulled from the ground in a stable democracy, where rights are respected and where we take our responsibilities to the environment seriously. I value this, and the people here with me today do too.

We need to defend the things that make Canada the best place on earth to live, work and raise a family, and fight for an Alberta and Canada that actually work for everyone.

mener des consultations sur le projet de loi C-48. Je crois sincèrement qu'il s'agit de la meilleure chose à faire. L'Alberta doit absolument participer à ces discussions, puisqu'elle est fortement touchée par la situation. C'est une question très importante, et c'est également la raison pour laquelle je m'adresse à vous aujourd'hui.

Je suis avec vous pour vous parler de l'avenir de notre industrie énergétique et de l'interdiction des pétroliers sur la côte Ouest, qui est terriblement mal avisée, le projet de loi C-48. J'ai ici trois amis avec moi aujourd'hui. Je suis heureuse de vous présenter Angela Allen, Edward Pena et Roger Auriti. Ils travaillent dans l'industrie énergétique.

Pourquoi m'accompagnent-ils? Pour deux raisons. Premièrement, je veux que tous les membres du comité puissent les regarder dans les yeux. Ils ne sont pas des chiffres sur une page, mais vos compatriotes canadiens, et les décisions que vous allez prendre les toucheront. Deuxièmement, comme vous l'avez mentionné dès le départ, il y a une élection en cours en Alberta, et elle concerne ces personnes — Angela, Edward, Roger et des millions d'Albertains comme eux. L'élection a une incidence sur leur emploi et leur avenir ainsi que leur confiance dans le fait que l'Alberta travaille pour eux.

Pourquoi l'élection a-t-elle une incidence sur leur emploi? Parce que nous avons subi ici en Alberta un ralentissement sans précédent qui a eu des répercussions considérables sur les travailleurs. Nous avons besoin qu'Ottawa travaille pour l'Alberta en ce qui a trait aux pipelines et aux politiques énergétiques et qu'il écoute ces gens, ceux-là mêmes qui sont le moteur de notre merveilleux pays.

Le Canada a la chance, comme vous le savez, d'avoir une ressource naturelle extrêmement précieuse, une ressource qui est en demande partout dans le monde et qui a contribué à bâtir le pays et amélioré le bien-être de tous les Canadiens. Elle est extraite du sol par des femmes et des hommes qui touchent de bons salaires leur permettant de subvenir aux besoins de leur famille. Ensuite, ces salaires sont dépensés dans des villes et des villages partout au Canada, des collectivités où les travailleurs peuvent mener une vie heureuse en toute sécurité.

Grâce à ces salaires, nous pouvons également financer des choses importantes comme des écoles et des hôpitaux, des institutions qui nous unissent et nous donnent de l'espoir pour l'avenir. Cette ressource est également extraite du sol dans une démocratie stable, où les droits sont respectés et où nous prenons au sérieux nos responsabilités relativement à l'environnement. Cela m'est d'une grande importance, tout comme ce l'est pour les gens qui sont avec moi ici aujourd'hui.

Nous devons défendre les valeurs qui font en sorte que le Canada est le meilleur endroit au monde où vivre, travailler et élever une famille, et il faut lutter pour une Alberta et un Canada qui travaillent en réalité pour tous.

I am a little worried these days that much of what we value as Canadians is at risk. You may have noticed that Albertans are not the biggest fans of Ottawa these days. That's the G-rated way to put it. If you want to know why, one of the things we can do is look no further than Bill C-48, the so-called tanker ban, stretching from the northern tip of Vancouver Island, all the way to Alaska.

In the time I have, I want to give you three very clear reasons why this bill needs to be rejected. First, it's bad for jobs and investment, plain and simple. Second, it's not a tanker ban; it's an Alberta ban. Let's stop suggesting otherwise. Third, if you continue to push policies that single out provinces in their impact the way this one does, it is a policy that is effectively very divisive. It is the kind of policy that, as we say in Alberta, represents little more than what we often characterize as a "stampede of stupid." Ultimately, you're going to hurt our country and our sense of unity. Those are the stakes.

Let's just start, first, with jobs. The world has changed. We can no longer count on simply selling our resources to one market: the Americans. They are our biggest customer and competitor. Everyone here on this committee has heard me and many others say that many times. Our lack of pipelines not only means we can't sell abroad; it means we can barely move what we produce now. It means we cannot move our resources, and it means there is less work for Angela, Edward, Roger and hundreds of thousands of other people.

That's one reason why I'm getting our oil out now through rail. It's not something we should be doing but something we have to do, because we have to move our product — 120,000 barrels a day. The rail deal we have put in place will keep folks working to some degree until Ottawa gets the pipeline mess sorted out, but it is not a long-term solution and should not be a long-term solution. Pipelines are the solution, and not just one pipeline. We need Line 3, Keystone XL and the Trans Mountain expansion all operational to get our economy back on track and bring back the good jobs that my friends here depend upon.

While TMX is on track — and I'll speak more to that in a moment — KXL and Line 3 are moving through the American legal system. Bill C-48 essentially makes us hostage to their fortune. We shouldn't be creating a blanket ban on potential

Je suis un peu inquiète ces jours-ci parce qu'une grande partie de nos valeurs canadiennes sont à risque. Vous avez peut-être remarqué dernièrement que les Albertains ne sont pas les plus grands admirateurs d'Ottawa. C'est la façon polie de le dire. Si vous voulez savoir pourquoi, vous n'avez qu'à regarder le projet de loi C-48, la prétendue interdiction des pétroliers, qui s'étend de la pointe nord de l'île de Vancouver jusqu'en Alaska.

Avec le temps dont je dispose, j'aimerais vous donner trois raisons très précises pour lesquelles on doit rejeter ce projet de loi. Premièrement, il est tout simplement mauvais pour les emplois et les investissements. Deuxièmement, il ne s'agit pas d'une interdiction des pétroliers; c'est une interdiction visant l'Alberta. Cessons de dire qu'il en est autrement. Troisièmement, si vous continuez de faire la promotion de politiques dont les répercussions visent des provinces en particulier, comme la présente politique, cela occasionnera de nombreuses divisions. C'est le type de politique qui, comme nous le disons en Alberta, représente davantage ce que nous décrivons souvent comme une ruée vers la stupidité. Au bout du compte, vous allez nuire à notre pays et à notre sentiment d'unité. Voilà les enjeux.

Commençons d'abord par les emplois. Le monde change. Nous ne pouvons plus simplement vendre nos ressources dans un seul marché : les États-Unis. Ils sont notre plus grand client et notre plus grand concurrent. Tous les membres du comité m'ont entendue et ont entendu de nombreuses autres personnes affirmer cela à maintes reprises. Le manque de pipelines ne signifie pas seulement que nous sommes incapables de vendre notre ressource à l'étranger, cela veut dire que nous pouvons à peine livrer ce que nous produisons à l'heure actuelle. Nous ne pouvons pas transporter nos ressources, et il y a moins de travail pour Angela, Edward, Roger et des centaines de milliers d'autres personnes.

C'est une des raisons pour lesquelles l'Alberta transporte son pétrole par train. Ce n'est pas un moyen de transport que nous devrions utiliser, mais nous n'avons pas le choix parce que nous devons livrer notre produit — 120 000 barils par jour. L'entente sur le transport ferroviaire que nous avons conclue protégera les emplois des travailleurs dans une certaine mesure jusqu'à ce qu'Ottawa mette de l'ordre dans le gâchis des pipelines, mais ce n'est pas et ne devrait pas être une solution à long terme. Les pipelines sont la clé, et non pas un seul pipeline. Nous avons besoin que la canalisation 3, Keystone XL et le prolongement du pipeline Trans Mountain soient opérationnels pour relancer notre économie et ramener les bons emplois dont dépendent mes amis ici.

Même si le pipeline TMX est sur la bonne voie — et je vais en parler davantage dans un instant —, le projet KXL et la canalisation 3 sont examinés par le système juridique américain. Le projet de loi C-48 met notre sort entre les mains des Américains. Nous ne devrions pas imposer une interdiction totale des projets potentiels dans l'Ouest alors que des projets qui

projects in the West when projects aimed south aren't yet cleared of roadblocks. It makes no sense.

To be fair, it was roughly a year ago this week that we compelled Ottawa to buy Trans Mountain when investors pulled out. For that, we thank them. We do. It is a very significant step forward. It kept the project alive. At the end of the day, that one gesture is not enough and is not going to support our industry as a whole. It is part of the solution, but it is not the whole solution — not even close. We need people in Ottawa to essentially back these workers, not block them.

That brings me to my second point: There is a glaring double standard at the heart of this law. Bill C-48 is an Alberta ban, as I said, not a tanker ban. After all, Bill C-48 still lets massive LNG tankers travel those waters. So it's not really a tanker ban at all. It's a ban on energy resources produced in Alberta, by Canadians, from getting to overseas markets.

But let me also be clear: These products will go overseas. If Ottawa bans the north coast tankers, American investors will move our product by rail to Alaska. We'll lose jobs, we'll take a discount on our products and the same waters you're trying to protect will still be affected because you have no ability to stop the U.S. from going through those waters.

Once again, we will make American shareholders rich while Albertans lose out. As I said before, it's a stampede of stupid. We just need to be more strategic.

Now, the list of banned products outlined on Bill C-48 also go well beyond what they need to. It includes partially upgraded bitumen, light crude oil, synthetic crude oil and a number of lighter hydrocarbons. Again, we don't have a rational connection between the alleged objective of the tanker ban and the actual vehicle and the mechanism with respect to what's in this legislation.

Now, right now — and this is important — Alberta is taking major steps to upgrade and refine our resources. In fact, it is part of a historic effort to diversify our economy, the largest of its kind since the days of Premier Lougheed.

One important component of this work, partial upgrading, takes more carbon out of the barrel, which is a good thing, and also refines the product in a way that would impact how it would react in water. It's an incredibly important project. It's an incredibly important investment for our economy, and it will mean more revenue for our resources and fewer overall

visent le Sud se heurtent encore à des obstacles. Cela n'a pas de sens.

Il serait juste de préciser que, il y a environ un an cette semaine, nous avons contraint Ottawa d'acheter Trans Mountain lorsque les investisseurs se sont retirés. Pour cela, nous remercions sincèrement le gouvernement fédéral. C'est un pas important vers l'avant. Cela a gardé le projet en vie. Au bout du compte, ce geste ne suffit pas et n'appuiera pas notre industrie dans son ensemble. C'est une partie de la solution, mais pas toute la solution, loin de là. Il faut qu'Ottawa appuie essentiellement ces travailleurs, non pas qu'il leur nuise.

Cela m'amène à mon deuxième point : il y a manifestement deux poids deux mesures au cœur de cette loi. Le projet de loi C-48 est une interdiction visant l'Alberta, comme je l'ai dit, non pas une interdiction des pétroliers. Après tout, le projet de loi C-48 permet encore à d'énormes navires méthaniers de naviguer sur ces eaux. Ce n'est donc pas du tout une interdiction des pétroliers. Il s'agit d'une interdiction qui empêche les ressources énergétiques produites par l'Alberta et par des Canadiens de se rendre dans des marchés d'outre-mer.

Mais permettez-moi d'être claire : ces produits se rendront dans les marchés étrangers. Si Ottawa interdit la circulation de pétroliers le long de la côte Nord, les investisseurs américains transporteront notre produit par train jusqu'en Alaska. Nous allons perdre des emplois et nous devons vendre notre produit moins cher, et les mêmes eaux que vous essayez de protéger seront encore touchées parce que vous ne pouvez pas empêcher les États-Unis de passer par là.

Encore une fois, nous enrichissons les actionnaires américains au détriment des Albertains. Comme je l'ai dit, c'est une ruée vers la stupidité. Nous devons seulement être plus stratégiques.

En ce moment, la liste des produits interdits qui figurent dans le projet de loi C-48 va bien au-delà de ce qui est nécessaire. Parmi ces produits, on trouve le bitume partiellement valorisé, le pétrole brut léger, le pétrole brut synthétique et un certain nombre d'hydrocarbures plus légers. Je le répète, il n'y a pas de lien rationnel entre l'objectif allégué de l'interdiction des pétroliers et le bâtiment proprement dit et le mécanisme à l'égard de ce qui est prévu dans ce projet de loi.

À l'heure actuelle — et c'est important —, l'Alberta prend d'importantes mesures pour valoriser et raffiner ses ressources. En fait, cette démarche s'inscrit dans un effort sans précédent de diversification de notre économie, la plus importante du genre depuis l'époque du premier ministre Lougheed.

Un élément important de ce travail, la valorisation partielle, consiste à éliminer davantage de carbone du baril, ce qui est une bonne chose, ainsi qu'à raffiner le produit d'une manière qui aurait un effet sur sa réaction dans l'eau. C'est un projet extrêmement important. Il s'agit d'un investissement important pour notre économie, qui se traduira par plus de recettes pour nos

emissions, except that the way Bill C-48 is constructed now, it makes it almost impossible for us to attract investment — or at least investment that is focused on a quicker way out of the country.

Bill C-48 is a disincentive to the very kind of investment that we need to attract to Alberta to refine our products, keep more jobs here, take carbon out of the barrel and make our products safer to ship. These are all the kinds of things that we should be trying to do as strategic players in the energy industry. Yet we have Bill C-48 in its current construction, which at the very outset tells investors not to even bother. This makes no sense.

So the blunt tool is basically not connected to science in any way. Bill C-48, in its current form, is a very blunt tool that removes investment interest and removes any incentive to innovate technology, either in the patch or in shipping. It just makes no sense.

At the end of the day, what we need is for you to not block us but instead to back us here in Alberta. With LNG you're not blocking what they do; you're backing what they do. With Hibernia off the coast of Newfoundland, you're not blocking what they do; you're backing what they do. With crude tankers in the St. Lawrence Seaway, you're not blocking what they do; you're backing what they do.

In Alberta all we're asking for is the same treatment for the same products on two different coasts, because right now there is a clear inconsistency between the way we are treating product on the East Coast versus the way we are treating product on the West Coast.

In short, we need to end this double standard. We need to treat all Canadians equally. Don't block us. Back us.

Finally, if you continue to block us instead of backing us, if you continue with the double standards which are embedded in Bill C-48, you're going to hurt the entire country. We need to keep Canada working. This is time for nation building, for facing the rest of the world united and determined, confident in who we are as Canadians and confident in the incredible skills and training of people like Angela, Edward and Roger.

No country produces its energy resources as safely and with the attention to the climate as we do here in Alberta. Our shipping record is the same: safe and environmentally responsible. Let's show the world that we are an energy

ressources et moins d'émissions globales, sauf que, compte tenu de la façon dont le projet de loi C-48 est conçu actuellement, il nous est presque impossible d'attirer des investissements — ou, du moins, des investissements qui sont axés sur un moyen plus rapide de sortir du pays.

Le projet de loi C-48 décourage les investissements qu'il nous faut attirer en Alberta pour raffiner nos produits, y conserver davantage d'emplois, éliminer le carbone du baril et rendre nos produits plus sûrs pour l'expédition. Voilà toutes les choses que nous devrions essayer de faire en tant qu'acteurs stratégiques de l'industrie de l'énergie. Pourtant, nous avons le projet de loi C-48, dans sa forme actuelle, qui dit d'entrée de jeu aux investisseurs de ne même pas se donner la peine. Cela n'a aucun sens.

Ainsi, l'outil rudimentaire n'a essentiellement aucun lien avec la science. Dans sa forme actuelle, le projet de loi C-48 est un outil très grossier qui supprime l'intérêt pour les investissements et l'incitation à innover sur le plan technologique, que ce soit sur le terrain ou dans le transport maritime. Cela n'a tout simplement aucun sens.

Au bout du compte, ce dont nous avons besoin, c'est que vous ne nous fassiez pas obstacle et que, plutôt, vous nous souteniez ici, en Alberta. Vous ne dressez pas d'obstacle pour le GNL; vous soutenez les activités. Même chose en ce qui concerne Hibernia, au large des côtes de Terre-Neuve, et les transporteurs de pétrole brut dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

En Alberta, tout ce que nous demandons, c'est le même traitement pour les mêmes produits sur deux côtes différentes, parce qu'il y a actuellement une incohérence évidente entre la façon dont nous traitons les produits sur la côte Est et sur la côte Ouest.

Bref, nous devons mettre fin à cette politique de deux poids, deux mesures. Nous devons traiter tous les Canadiens sur un pied d'égalité. Ne dressez pas d'obstacles devant nous. Soutenez-nous.

Enfin, si vous continuez de nous faire obstacle au lieu de nous soutenir, si vous continuez d'appliquer la politique de deux poids, deux mesures qui est enchâssée dans le projet de loi C-48, vous allez nuire au pays tout entier. Nous devons faire en sorte que le Canada continue de fonctionner. Il est temps d'édifier la nation, d'affronter le reste du monde de manière unie et déterminée, d'avoir confiance en ce que nous sommes en tant que Canadiens et dans les compétences et la formation incroyables qu'ont les gens comme Angela, Edward et Roger.

Nulle part ailleurs on ne produit ses ressources énergétiques de manière aussi sécuritaire et en tenant autant compte des changements climatiques qu'en Alberta. C'est la même chose pour nos expéditions : elles sont sûres et respectueuses de l'environnement. Montrons au monde que nous sommes une

superpower, a climate leader and a model for how to defend jobs and address the real challenges of a warming world.

While we're at it, let's show all Canadians that we can grow our economy and fight climate change. Let's show Canadians we can defend working people and defend the high quality of our hospitals and schools. Let's show Canadians that 90,000 jobs in downtown Calgary are just as important as 90,000 jobs in downtown Montreal.

I'm going to keep fighting for all Albertans to build pipelines and diversify our economy, to build up our hospitals and schools and to make sure Alberta works for everyone. I invite Ottawa to join us. Don't block us. Back us. Toss Bill C-48 in the garbage where it belongs.

Finally, in closing, to Albertans like my friends Angela, Edward and Roger, thank you for everything you do each and every day to build our province and our industry.

I'm happy to take questions at this point if you have any.

**The Chair:** Thank you very much, Premier Notley, and I'm happy to report that we're going to be travelling the first week in May to the city of Edmonton.

[*Translation*]

**Senator Cormier:** Good morning, premier. I'll ask my question in French. I want to tell you that I'm from New Brunswick, and there are lots of workers from New Brunswick contributing to Alberta's oil industry. Many workers from back home are in your province. I read the brief you submitted to our committee on March 18, 2019, with great interest.

First of all, in the brief, you said that there was no inclusive, thoughtful consultation by the federal government. However, in a letter you sent to Minister Garneau on November 9, 2017, you mentioned consultations carried out by the Government of Alberta, which include several meetings with the federal government between March and April 2016. I'd like to know which consultation did not happen.

Second of all, in the first amendment you proposed, you said that if the bill passes, the schedule should not include the substances currently prohibited and should be amended and filled in after a real consultation with Albertans. If the bill is passed with an empty schedule — and there's almost nothing in it — I'd like to know what studies you used. When you talk about prohibited substances, you refer to some studies led by

superpuissance énergétique, un chef de file en matière de lutte contre les changements climatiques et un modèle pour ce qui est de défendre les emplois et relever les véritables défis liés au réchauffement climatique.

Pendant que nous y sommes, montrons à tous les Canadiens que nous pouvons faire croître notre économie et lutter contre les changements climatiques. Montrons aux Canadiens que nous pouvons défendre les travailleurs et la grande qualité de nos hôpitaux et de nos écoles. Montrons aux Canadiens que 90 000 emplois au centre-ville de Calgary sont tout aussi importants que 90 000 emplois au centre-ville de Montréal.

Je vais continuer à me battre pour les Albertains afin que l'on puisse construire des pipelines et diversifier notre économie, bâtir nos hôpitaux et nos écoles et faire en sorte que l'Alberta soit au service de tous. J'invite Ottawa à se joindre à nous. Ne nous faites pas obstacle. Soutenez-nous. Jetez le projet de loi C-48 à la poubelle, comme il se doit.

En terminant, je tiens à remercier les Albertains, comme mes amis Angela, Edward et Roger, de tout ce qu'ils font chaque jour pour bâtir notre province et notre industrie.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions, si vous en avez.

**Le président :** Merci beaucoup, madame Notley, et je suis heureux d'annoncer que nous allons nous rendre à Edmonton la première semaine de mai.

[*Français*]

**Le sénateur Cormier :** Bonjour, madame la première ministre. Je vais poser ma question en français. Je tiens d'abord à vous dire que je suis Néo-Brunswickois. Beaucoup de travailleurs du Nouveau-Brunswick contribuent à l'industrie pétrolière en Alberta. Il y a plusieurs travailleurs du Nouveau-Brunswick qui sont chez vous. J'ai lu avec beaucoup d'intérêt le mémoire que vous avez soumis à notre comité le 18 mars 2019.

Premièrement, dans le mémoire, vous dites qu'il n'y a pas eu de consultations véritablement inclusives et approfondies de la part du gouvernement fédéral. Or, dans une lettre que vous avez adressée au ministre Garneau le 9 novembre 2017, vous faites état de consultations menées par le gouvernement de l'Alberta, et il est notamment question de plusieurs réunions tenues avec le gouvernement fédéral entre mars et avril 2016. J'aimerais donc savoir quelle consultation n'a pas eu lieu.

Deuxièmement, dans le premier amendement que vous avez proposé, vous précisez que, si le projet de loi est adopté, il devrait l'être avec une annexe vide plutôt que d'inclure les substances actuellement interdites, et il devrait être modifié et complété ultérieurement à la suite d'une véritable consultation avec les Albertains. D'une part, s'il est adopté avec une annexe vide — et il est pratiquement inexistant —, j'aimerais savoir sur

Natural Resources Canada showing that diluted bitumen behaves similarly to conventional crude oils in marine environments. What studies was this based on, and may we have access to these studies? Thank you.

[English]

**Ms. Notley:** Thank you. I think, if I've got it correct, you've got essentially three questions there. You're asking about consultation, amendments and studies. Is that roughly correct?

**Senator Cormier:** Exactly.

**Ms. Notley:** In terms of consultations, there is no question that our officials did engage with federal government officials as Bill C-48 was being deliberated on, and certainly our minister did engage once or twice there as well. But I think it's fair to say that we didn't actually experience that there was any kind of movement in response to what we said. Nor was there any accommodation of the significant concerns we were raising. It was very much at an official level before we had a real sense of what was going to ultimately find its way into the legislation.

Certainly, in terms of having an understanding about the impact on a larger level within the energy industry with other officials — I mean, at the end of the day this has gargantuan impact on Alberta. When it all comes together what this effectively is doing is saying that we will not allow products from Alberta's oil sands to be shipped off the north coast. That is where the vast majority of Canada's oil and gas activity is occurring.

The definition of what would be included in the schedule right now would exclude from exportation off the north coast products that are just "Okilly Dokilly" on the East Coast, but for some reason we've decided here in Alberta we can't ship it off the West Coast. Then, of course, we are all very familiar with the troubles Alberta has been experiencing in getting its products from Alberta to the central or eastern parts of this country for other reasons.

Because of that, then, because the consultation is so significant to Alberta, it's not enough for there to have been some conversations between public officials within ministries. There should be very significant consultation with municipal leaders, with industry leaders, with worker leaders, with communities far and wide. This, in essence, takes an exceptionally aggressive step against our ability to internationally export product from the

quelles études vous vous êtes basée. Lorsque vous parlez des substances interdites, vous faites référence à certaines études qui ont été menées sous la direction de Ressources naturelles Canada et qui établiraient que le bitume dilué se comporte sensiblement de la même manière que le pétrole brut conventionnel dans des environnements entourés de marais. Sur quelles études vous êtes-vous basée, et pouvons-nous avoir accès à ces études? Merci, madame.

[Traduction]

**Mme Notley :** Je vous remercie. Si j'ai bien compris, en gros, vous avez posé trois questions. Vous parlez de consultations, d'amendements et d'études. Est-ce à peu près cela?

**Le sénateur Cormier :** Exactement.

**Mme Notley :** Pour ce qui est des consultations, il ne fait aucun doute que nos fonctionnaires se sont entretenus avec des représentants du gouvernement fédéral pendant que le projet de loi C-48 était à l'étude, et notre ministre s'est certainement entretenu avec eux une ou deux fois également. Toutefois, je pense qu'il est juste de dire que nous n'avons vu aucune sorte de réaction à ce que nous avons dit. Il n'y a pas eu non plus de mesures prises à l'égard des préoccupations importantes que nous avons soulevées. Ce n'est qu'à l'échelon des hauts fonctionnaires que nous avons eu une idée précise de ce qui allait finalement se retrouver dans le projet de loi.

Certainement, pour ce qui d'arriver à une entente avec d'autres fonctionnaires sur les répercussions à plus grande échelle au sein de l'industrie de l'énergie... Je veux dire, au bout du compte, cela a des répercussions gigantesques sur l'Alberta. En résumé, ce que le projet de loi dit effectivement, c'est qu'on ne permettra pas que des produits provenant des sables bitumineux de l'Alberta soient expédiés à partir de la côte Nord. C'est là que se déroule la grande majorité des activités pétrolières et gazières du Canada.

La définition de ce qui serait inclus dans l'annexe à l'heure actuelle exclurait l'exportation à partir de la côte Nord de produits qui sont simplement acceptables sur la côte Est, mais pour lesquels, pour une raison quelconque, on a décidé que, ici en Alberta, ils ne peuvent être exportés à partir de la côte Ouest. Ensuite, bien entendu, nous connaissons tous très bien les difficultés que l'Alberta a éprouvées pour acheminer ces produits vers le centre ou l'est du pays pour d'autres raisons.

En conséquence, parce que la consultation est tellement importante pour l'Alberta, il ne suffit pas qu'il y ait eu des conversations entre les fonctionnaires au sein des ministères. Il devrait y avoir des consultations très importantes avec les dirigeants municipaux, les dirigeants de l'industrie, les dirigeants des travailleurs et les collectivités d'un peu partout. Essentiellement, cela constitue une mesure exceptionnellement vigoureuse contre notre capacité d'exporter à l'échelle internationale des produits des sables bitumineux de l'Alberta à

Alberta oil sands at anything close to a fair price. That is why we're saying it's not adequate.

Indigenous leaders are the other groups that have not been fully consulted. There's a multiplicity of Indigenous groups that are interested in engaging in economic and industrial activity as it relates to moving our product west, and they have not been significantly included in this. That's what we need in terms of consultation. It is just not there.

The impact of this bill is so great that the occasional conversations between public officials just don't come close to the kind of consultation that should have occurred.

In terms of the amendments, let me say it's quite true that the amendments we propose would, in essence, make the bill almost empty, which is why really what we're saying is just stop the bill at this point. We need to have a much larger understanding of what the consequences are to the overall future of Canada's energy industry.

As you're aware, we have had to take the economically ridiculous step of curtailing production in Alberta because we don't have enough capacity to move our product, and that is keeping it well under the emissions cap, but we still don't have the capacity to move our product. That is a massive anti-economic step that we have had to take, because over a decade we've had this slow car crash coming towards us where we've lost the ability to move our product.

We are currently waiting on three pipelines: Trans Mountain, we all know where that stands; and the two that are subject to U.S. regulatory approaches. If we don't get those, then this situation that I am describing will last for a long time, and people's jobs are going to be affected in the long term.

The Government of Alberta is investing in rail. We all know rail doesn't make sense in the long term, but that's what we are forced to do. That's why I'm saying that the significance of this bill is huge for the future of our industry. We don't actually think that there is any room for it with any amendment at this point.

**The Chair:** Okay. Can I —

**Ms. Notley:** The final question you had — you had one last one.

**The Chair:** Premier, I have to go on because we don't have a lot of time. Those studies that he asked you about, maybe if you can forward them to the clerk.

un prix que l'on pourrait qualifier d'équitable. C'est pourquoi nous disons que cela n'est pas acceptable.

Les Autochtones sont les autres groupes dont les dirigeants n'ont pas été pleinement consultés. Il y a une multitude de groupes autochtones qui souhaitent participer à l'activité économique et industrielle en ce qui concerne le transport de notre produit vers l'Ouest, et ils n'ont pas été inclus de manière significative dans ce processus. C'est ce dont nous avons besoin au chapitre de la consultation. Cela fait tout simplement défaut.

Les répercussions du projet de loi sont si importantes que les conversations occasionnelles entre fonctionnaires sont loin d'être le genre de consultations qui auraient dû avoir lieu.

Pour ce qui est des amendements, permettez-moi de dire qu'il est tout à fait vrai que ceux que nous proposons rendraient le projet de loi presque vide de contenu, et c'est pourquoi nous disons qu'il faut simplement l'arrêter à ce stade-ci. Nous devons mieux comprendre les conséquences sur l'avenir global de l'industrie énergétique canadienne.

Comme vous le savez, nous avons dû prendre la mesure économiquement ridicule de réduire la production en Alberta parce que nous n'avons pas la capacité suffisante pour déplacer notre produit, ce qui le maintient bien en deçà du plafond des émissions, mais nous n'avons toujours pas la capacité de transporter notre produit. C'est une mesure antiéconomique énorme que nous avons dû prendre, parce que, depuis une dizaine d'années, nous nous dirigeons lentement vers un mur du fait que nous avons perdu la capacité de transporter notre produit.

Nous attendons actuellement après trois pipelines : le Trans Mountain — nous savons tous où le projet en est —; et les deux projets qui sont assujettis aux approches réglementaires américaines. Si nous ne les obtenons pas, la situation que je décris durera encore longtemps, et cela aura une incidence à long terme sur les emplois des gens.

Le gouvernement de l'Alberta investit dans le transport ferroviaire. Nous savons tous que cela n'est pas viable à long terme, mais c'est ce que nous sommes obligés de faire. C'est pourquoi je dis que l'importance de ce projet de loi a une importance énorme pour l'avenir de notre industrie. Nous ne pensons pas qu'il a lieu d'être, même avec des amendements, à ce stade-ci.

**Le président :** D'accord. Puis-je...

**Mme Notley :** Vous aviez une dernière question.

**Le président :** Madame la première ministre, je dois poursuivre, parce que nous n'avons pas beaucoup de temps. Les études qu'il vous a demandées, vous pourriez peut-être les faire parvenir à la greffière.

**Ms. Notley:** No problem at all.

**The Chair:** That took up a lot of time. We have four questioners left. Keep it short.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** Premier, welcome to the Senate via video conference. I appreciate the work you are doing for Albertans and all Canadians. There are many Quebecers working in your province.

Apparently, oil-related activities will be prohibited on 60 per cent of British Columbia's coast, but if you also exclude the western coast of Vancouver Island, which is very difficult to develop, nearly 95 per cent of the coast will be excluded. The government is proposing directing all pipelines to the Port of Vancouver, which would be the only place that terminals could be built. Is this proposed solution viable for your industry, and is it realistic with respect to transporting oil from both Alberta and Saskatchewan?

[*English*]

**Ms. Notley:** We all know the challenges we've had just to get the TMX pipeline built. We think we're closer than we have ever been, but it's been going on forever, and that by itself will not be adequate.

The other thing about going through Prince Rupert is that with respect to some markets, it actually cuts a day off of the shipping time. It gives the product that we have in Alberta and Saskatchewan an advantage over product that would be coming from other places further south in the U.S. For once in a blue moon, we could actually find ourselves with a geographic advantage as opposed to a disadvantage, which is what has been part of what has driven the discount that Canadians have had to struggle with pretty much all along.

I think the ban as it stands right now, again, the way it's constructed does not take into account the unique nature of different points along the West Coast in terms of the ability to safely move product. Again, the ban is a very blunt tool. At this point what I'm talking about is the geography of it, not the substance of what's being banned but also the geography over which the ban applies.

We need to consider whether there is a more refined or precise approach that we can take that would allow us to benefit from the advantage that we would have by being able to ship off the northwest coast with the appropriate marine safety standards, of course, being in place.

**The Chair:** Thank you.

**Mme Notley :** C'est parfait.

**Le président :** Cette réponse était très longue. Il nous reste quatre personnes qui souhaitent poser des questions. Veuillez répondre brièvement.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** D'abord, madame la première ministre, bienvenue au Sénat par vidéoconférence. Je tiens à vous dire toute mon appréciation pour le travail que vous faites pour les Albertains et les Canadiens en général. Beaucoup de gens du Québec travaillent dans votre province.

On dit que 60 p. 100 de la côte de la Colombie-Britannique sera exclue de toute activité liée au pétrole, mais, si l'on exclut la côte ouest de l'île de Vancouver, qui est très difficile à aménager, c'est presque 95 p. 100 de la côte qui sera exclue. Le gouvernement vous propose d'acheminer tous les pipelines dans le port de Vancouver, qui serait le seul endroit où on pourrait aménager des terminaux. C'est la région la plus peuplée de la Colombie-Britannique en matière de densité. Est-ce que cette solution proposée est viable pour votre industrie, et est-ce qu'elle est réaliste par rapport au cheminement du pétrole tant de l'Alberta que de la Saskatchewan?

[*Traduction*]

**Mme Notley :** Nous connaissons tous les défis que nous avons dû relever pour construire le pipeline TMX. Nous pensons que nous sommes plus près que nous ne l'avons jamais été, mais cela dure depuis toujours, et ce ne sera pas suffisant en soi.

L'autre chose à propos du passage par Prince Rupert, c'est que, en ce qui concerne certains marchés, cela réduit d'un jour le temps de transport. Cela donne au produit que nous avons en Alberta et en Saskatchewan un avantage par rapport à celui qui proviendrait d'autres régions plus au sud des États-Unis. Pour une fois, nous pourrions avoir un avantage géographique plutôt qu'un désavantage, ce qui a été en partie à l'origine de la réduction du prix à laquelle les Canadiens ont dû faire face depuis le début.

Je pense que l'interdiction actuelle, encore une fois, ne tient pas compte de la nature unique des différents points le long de la côte Ouest pour ce qui est de la capacité de transporter le produit de façon sécuritaire. Je le répète, l'interdiction est un outil très grossier. Ce dont je parle ici, c'est de l'aspect géographique, non pas de la nature de ce qui est interdit, mais plutôt de la région à laquelle s'applique l'interdiction.

Nous devons nous demander s'il n'y a pas une approche plus précise qui nous permettrait de profiter de l'avantage que nous aurions de pouvoir expédier le produit à partir de la côte Nord-Ouest en mettant en place, bien entendu, des normes de sécurité maritimes appropriées.

**Le président :** Je vous remercie.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you, premier, for your very strong presentation. I would like to hear you on the will of the vast majority of Indigenous tribes in coastal B.C. that do not want this extra risk. You said that for the moment foreign tankers could be in that zone, but they are not. They are respecting the exclusion zone, so there are no tankers circulating along the shores of northern B.C. right now.

Obviously this is a difficult and controversial bill. What about those Aboriginal tribes that are on the coast and could be impacted by a spill? It's not possible to have zero risk when you have circulation. What about them? I see you're with workers, and I empathize with them. This is not an easy bill.

**Ms. Notley:** Absolutely. By no means do I ever want to say that those things aren't important issues. That's, of course, why we need to focus on the matter of safety and on how we ensure safety.

There are many dangerous things that are shipped at any given time. We could talk about what could happen to forests if there's a natural gas leak. We're picking a particular product here and the risk associated with this product. When you look scientifically in terms of the actual odds, the history, what the consequences are and the nature of the product being banned, and you compare it to other products where things are happening all the time, whether on the West Coast, the East Coast or anywhere else, we have targeted this particular product with a set of standards that is way out of whack in terms of the standards that are applied to many other activities and products that impact these communities and others.

We need to have a common set of rules that are applied, a common level of understanding of acceptable risk and a common level of effort made to mitigate that risk, because that's what fairness is. You don't pick and choose because we happened to notice this particular industry recently, but we're just going to look the other way with respect to the other kinds of risks and hazards that we accept each and every day. That's why we're saying we need to go back to the drawing board, look at the science and the evidence and dig in as to how we can balance those interests and protect those communities rather than using this kind of blunt tool, which stands to significantly kill one of the single most productive industries that the nation presently enjoys the benefits of.

**Senator Miville-Dechêne:** Can I have a small —

**The Chair:** We are running out of time.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Merci, madame la première ministre, de votre excellent exposé. J'aimerais vous entendre parler de la volonté de la grande majorité des tribus autochtones du long de la côte de la Colombie-Britannique qui ne veulent pas courir ce risque supplémentaire. Vous avez dit que, pour le moment, des pétroliers étrangers pourraient se trouver dans cette zone, mais ce n'est pas le cas. Ils respectent la zone d'exclusion, de sorte qu'il n'y a pas de pétroliers qui circulent le long de la côte nord de la Colombie-Britannique en ce moment.

De toute évidence, il s'agit d'un projet de loi difficile et controversé. Qu'en est-il des tribus autochtones qui vivent sur la côte et qui pourraient être touchées par un déversement? Il est impossible qu'il n'y ait aucun risque lorsqu'il y a de la circulation. Qu'en est-il de ces tribus? Je vois que vous êtes avec des travailleurs, et je compatis avec eux. Ce n'est pas un projet de loi facile.

**Mme Notley :** Je suis tout à fait d'accord. Je ne veux en aucun cas dire que ce ne sont pas des questions importantes. C'est pourquoi, bien sûr, nous devons nous concentrer sur la question de la sécurité et sur la façon dont nous l'assurons.

Il y a beaucoup de choses dangereuses qui sont expédiées à tout moment. Nous pourrions parler de ce qui pourrait arriver aux forêts s'il y avait une fuite de gaz naturel. Nous nous concentrons sur un produit en particulier et le risque qui y est associé. Lorsqu'on examine de façon scientifique les risques réels, les antécédents, les conséquences et la nature du produit interdit et qu'on les compare à d'autres produits pour lesquels des incidents se produisent tout le temps, que ce soit sur la côte Ouest, sur la côte Est ou ailleurs, nous avons ciblé ce produit en appliquant un ensemble de normes qui sont complètement à côté des normes qui s'appliquent à de nombreuses autres activités et à de nombreux autres produits qui ont des répercussions sur ces collectivités ainsi que sur d'autres.

Nous avons besoin d'un ensemble commun de règles qui sont appliquées, d'un degré commun de compréhension du risque acceptable et d'un niveau commun d'efforts déployés pour atténuer ce risque, parce que l'équité, c'est cela. On ne choisit pas une industrie parce qu'on l'a remarquée récemment, mais en fermant les yeux sur les autres types de risques et de dangers que nous acceptons tous les jours. C'est pourquoi nous disons que nous devons retourner à la case départ, examiner les données scientifiques et factuelles et trouver des moyens d'équilibrer ces intérêts et de protéger les collectivités plutôt que d'utiliser ce genre d'outil grossier, qui risque de tuer sensiblement une des industries les plus productives dont le pays profite actuellement.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Puis-je avoir un petit...

**Le président :** Nous manquons de temps.

**Senator Miville-Dechêne:** You are in politics. You know this was Mr. Trudeau's promise to many of the tribes on the north coast of B.C. What about those tribes who are seeing that as a gesture of reconciliation and don't want any risks?

**Ms. Notley:** There are also a number of tribes between Fort McMurray and the coast who also, as a gesture of reconciliation, would have liked to have been consulted and would like to enjoy the economic benefits that come from this industry. As with all Canadians, Indigenous people don't come to this with a uniform position. Reconciliation involves listening to all of them, not just some of them.

**Senator Manning:** Welcome, Premier Notley. Being from Newfoundland and Labrador, I am fully aware of the contributions of Alberta to our country. As a matter of fact, I spent my seventeenth and eighteenth year in Fort McMurray. Many of my family members are still there. I am also fully aware of Alberta's contribution per capita to Canada's equalization program and that my province and others have benefited from that. I will ask a couple of quick questions together.

When Minister of Transport Marc Garneau appeared before our committee, he identified the persistence of crude oil as one of the reasons this product was targeted over others, like LNG. Do the risks associated with persistent products differ from those associated with non-persistent products? If so, to what extent? I think many people have a problem understanding why we can stop one product from being shipped while we allow another.

Also, could you talk about product moving from Alberta south versus moving product west or east, the discount on the oil prices and what that is doing to the jobs in Alberta and in Canada generally? I know we have an avenue, but it is not the best avenue. How can we improve that? I will throw that all out at one time and wish you luck.

**Ms. Notley:** I will try to be brief in my response. Obviously there is a big difference between LNG and crude oil, but when you get to crude oil it is not as simple as the legislation would suggest. That is that all crude oil cannot be managed safely in the unlikely event of a spill. Crude oil is very diverse within that category. You already have synthetic crude oil going up and down the St. Lawrence Seaway. You already have light crude oil going off the East Coast. Yet these products have been banned from going west.

That's where our point is. We need to dig in on the science and on what the strategies are to change the nature of the product so that it is safer to ship and also understand that this bill

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Vous êtes en politique. Vous savez que c'était la promesse faite par M. Trudeau à de nombreuses tribus de la côte nord de la Colombie-Britannique. Qu'en est-il des tribus qui voient cela comme un geste de réconciliation et qui ne veulent prendre aucun risque?

**Mme Notley :** Il y a aussi un certain nombre de tribus entre Fort McMurray et la côte qui, en guise de geste de réconciliation, auraient également aimé être consultées et aimeraient profiter des retombées économiques qui découlent de cette industrie. Comme tous les Canadiens, les peuples autochtones n'ont pas tous le même avis sur le sujet. La réconciliation passe par l'écoute de chacun d'entre eux, et pas seulement de certains d'entre eux.

**Le sénateur Manning :** Bienvenue, madame Notley. Étant originaire de Terre-Neuve-et-Labrador, je suis pleinement conscient de la contribution de l'Alberta à notre pays. En fait, j'ai passé ma 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> année à Fort McMurray. Beaucoup de membres de ma famille sont encore là-bas. Je suis également parfaitement au courant de la contribution de l'Alberta par habitant au programme de péréquation du Canada et je sais que ma province et d'autres provinces en ont bénéficié. Je vais poser quelques brèves questions regroupées.

Lorsque le ministre des Transports Marc Garneau a comparu devant notre comité, il a dit que la persistance du pétrole brut était l'une des raisons pour lesquelles ce produit était ciblé plutôt que d'autres, comme le GNL. Les risques associés aux produits persistants diffèrent-ils de ceux associés aux produits non persistants? Si oui, dans quelle mesure? Je pense que beaucoup de gens ont de la difficulté à comprendre pourquoi nous pouvons empêcher l'expédition d'un produit pendant que nous autorisons l'expédition d'un autre.

Pourriez-vous également nous parler du transport des produits de l'Alberta vers le sud en comparaison du transport vers l'Ouest ou vers l'Est, des rabais sur le prix du pétrole et de l'incidence sur les emplois en Alberta et au Canada en général? Je sais que nous avons une solution, mais ce n'est pas la meilleure. Comment pouvons-nous améliorer cela? Je pose toutes ces questions en même temps et je vous souhaite bonne chance.

**Mme Notley :** Je vais essayer d'être brève dans ma réponse. De toute évidence, il y a une grande différence entre le GNL et le pétrole brut, mais, lorsqu'il s'agit de pétrole brut, ce n'est pas aussi simple que le laisse entendre le projet de loi. C'est-à-dire que tout le pétrole brut ne peut être géré de façon sécuritaire dans l'éventualité peu probable d'un déversement. Le pétrole brut est très diversifié au sein de cette catégorie. Il y a déjà du pétrole brut synthétique qui circule dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Il y a déjà du pétrole brut léger partant de la côte Est. Pourtant, ces produits ont été interdits vers l'Ouest.

C'est là où nous voulons en venir. Nous devons nous pencher sur les données scientifiques et sur les stratégies visant à modifier la nature du produit pour qu'il soit plus sécuritaire de le

proposes to ban products that are safer than others. That's the first thing.

Second, in terms of the impact of having to go south, it's twofold. Obviously, when there is enough pipe capacity to go south, there is still a discount and Canadians pay for that discount. What is happening right now, though, is that we have a shortage of capacity. So the discount was so outrageous — we were getting about \$8 a barrel at one point; the discount was over \$40 last fall — that we've actually now curtailed production. That makes no sense. You don't stop producing a thing that gives value to your nation as a whole.

We don't want to have to curtail production for any length of time. We need to keep our options open. Two of the three pipelines that we need to be successful right now are subject to regulatory processes over which we have no agency because they are U.S. in nature.

As a country, we need to keep our options open. This bill closes those options and discourages investors from continuing to work in this country.

**The Chair:** Thank you very much. Are we all done?

**Senator Stewart Olsen:** No, one really brief question.

**The Chair:** One quick one. I would like Senator McCoy to have a question, since she is from Alberta.

Go ahead, Senator Stewart Olsen.

**Senator Stewart Olsen:** Premier Notley, thank you. New Brunswick has suffered as well. When you say it's all nice on one side, no, we were strangled with Energy East. They didn't have to try to ban tankers.

Because you are in an election right now, can you assure this committee that all your opponents take the same position as you do on a go-forward basis?

**Ms. Notley:** I cannot speak for all of my opponents definitively; I think that would be inappropriate. However, I will give you a 95 per cent chance that all of my opponents are on side with this position.

**Senator Stewart Olsen:** Thank you.

**The Chair:** Thank you. That was very good, premier.

transporter et comprendre que le projet de loi propose d'interdire des produits qui sont plus sûrs que d'autres. C'est la première chose.

Ensuite, pour ce qui est de l'incidence de l'obligation d'aller au sud, elle est double. Évidemment, lorsqu'il y a suffisamment de capacité en matière de pipeline pour aller au sud, il y a toujours un rabais, et les Canadiens paient pour ce rabais. Ce qui se passe actuellement, toutefois, c'est que nous manquons de capacité. Le rabais était tellement démesuré — nous recevions environ 8 \$ le baril à un moment donné; le rabais s'élevait à plus de 40 \$ l'automne dernier — que nous avons en fait réduit la production. Cela n'a aucun sens. On ne peut pas arrêter de produire une chose qui donne de la valeur à votre nation dans son ensemble.

Nous ne voulons pas avoir à réduire la production pendant un certain temps. Nous devons garder nos options ouvertes. Deux des trois pipelines dont nous avons besoin pour réussir à l'heure actuelle sont soumis à des processus de réglementation sur lesquels nous n'avons aucun pouvoir parce qu'ils relèvent des États-Unis.

En tant que pays, nous devons garder nos options ouvertes. Ce projet de loi ferme la porte et décourage les investisseurs de continuer à travailler au Canada.

**Le président :** Merci beaucoup. Est-ce tout?

**La sénatrice Stewart Olsen :** Non, j'ai une très brève question.

**Le président :** Une brève question. J'aimerais que la sénatrice McCoy pose une question, étant donné qu'elle vient de l'Alberta.

Allez-y, sénatrice Stewart Olsen.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Madame la première ministre Notley, merci. Le Nouveau-Brunswick a également souffert. Quand vous dites que tout est beau d'un côté, c'est faux, nous avons été étouffés avec Énergie Est. On n'a pas eu à essayer d'interdire les pétroliers.

Étant donné que vous êtes actuellement en campagne électorale, pouvez-vous nous assurer que tous vos adversaires adoptent la même position que vous en ce qui concerne l'avenir?

**Mme Notley :** Je ne peux pas parler au nom de tous mes adversaires avec certitude; je pense que ce serait inapproprié. Cependant, je dirais qu'il y a 95 p. 100 de chance que tous mes adversaires souscrivent à cette position.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Je vous remercie.

**Le président :** Merci. C'était très bien, madame la première ministre.

**Senator McCoy:** Thank you for being here yet again, premier.

People are saying that they would prefer to see our oil landlocked because it contributes to climate change or global warming. I know you are a champion of climate change mitigation and adaptation. How do you square your position on shipping more oil with your position on reducing greenhouse gas emissions?

**Ms. Notley:** That's a really good question. Again, this goes back to one of the first initiatives we took as a government by bringing in our climate leadership plan. As part of that, we put a cap on emissions in place. In the early stages we were quite successful, with that program and through the other elements of the climate leadership plan, in attracting investment into the task of taking carbon out of the barrel and finding ways to produce it in a way that is more responsible. All of this anticipates growing production but keeping emissions and carbon low as a percentage of what is coming out of Alberta and shipped, and essentially being an increasingly sustainable and responsible producer of the nonrenewable product.

We're not going to be able to attract that investment, even when we find a way to produce it more responsibly, if we have no way to move it. So that's what this is about.

**The Chair:** Thank you very much. We've got to wrap it up. I'm sorry. We have a couple of other items of business and caucus meetings are starting.

We know how busy you are right now, premier. Thank you so much for being able to present here. We look forward to visiting the province of Alberta in the first week in May on this issue. Thank you again.

**Ms. Notley:** Thank you.

**The Chair:** Senators, if you could remain one second, we have two items. I hope we get unanimous agreement on this and then it is over with really fast. One is the extension of the date. We had a date with a motion but an agreement was made between the government and the opposition for May 16 as the date.

Could we all agree that the date now is May 16 rather than the date we voted on? We have done this before. That's the agreement we have with the government. If that's okay, we could move that unanimously and then we are done with it.

**La sénatrice McCoy :** Merci d'être ici une fois de plus, madame la première ministre.

Les gens disent qu'ils préféreraient que notre pétrole soit enclavé parce qu'il contribue au changement climatique ou au réchauffement de la planète. Je sais que vous êtes une championne de l'atténuation du changement climatique et de l'adaptation à ce changement. Comment conciliez-vous votre position sur le transport d'une plus grande quantité de pétrole avec votre position sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre?

**Mme Notley :** C'est une très bonne question. Je le répète, cela remonte à l'une des premières initiatives que nous avons prises en tant que gouvernement en présentant notre plan de leadership en matière de changement climatique. Dans ce contexte, nous avons mis en place un plafond sur les émissions. Au début, nous avons réussi, grâce à ce programme et aux autres éléments du plan de leadership en matière de changement climatique, à attirer des investissements afin d'éliminer le carbone du baril et de trouver des moyens de le produire d'une manière plus responsable. Avec tout cela, on prévoit une croissance de la production, mais en maintenant les émissions et le carbone à un faible taux, en pourcentage de ce qui sort de l'Alberta et de ce qui est expédié, et en étant essentiellement un producteur de ce produit renouvelable de plus en plus durable et responsable.

Nous ne serons pas en mesure d'attirer ces investissements, même lorsque nous trouverons un moyen de produire de façon plus responsable, si nous n'avons aucun moyen de transporter le produit. Voilà ce dont il s'agit.

**Le président :** Merci beaucoup. Il faut conclure. Je suis désolé. Nous avons quelques autres points à l'ordre du jour, et les réunions du caucus commencent.

Nous savons à quel point vous êtes occupée en ce moment, madame la première ministre. Merci beaucoup d'avoir été en mesure de comparaître devant nous. Nous avons hâte de visiter la province de l'Alberta au cours de la première semaine de mai à cet égard. Je vous remercie encore une fois.

**Mme Notley :** Merci.

**Le président :** Sénateurs, si vous pouviez rester encore une minute, nous avons deux points à régler. J'espère que nous parviendrons à un accord unanime à leur égard et que nous pourrions clore très rapidement. L'un des points est le report de la date. Nous avions une date avec une motion, mais le gouvernement et l'opposition se sont entendus sur le 16 mai.

Pourrions-nous tous convenir que la date est maintenant le 16 mai plutôt que la date sur laquelle nous avons voté? Nous l'avons déjà fait auparavant. C'est l'entente que nous avons conclue avec le gouvernement. Si vous êtes d'accord, nous pourrions adopter cette motion à l'unanimité et nous en aurions terminé avec cela.

**Senator Stewart Olsen:** Are you talking about clause by clause?

**The Chair:** Yes, exactly. It has to be reported by May 16.

**Senator Miville-Dechêne:** So clause by clause would be —

**The Chair:** We will have to schedule that at an earlier time.

The second item is the budget. We had a budget that included Estevan, but then Estevan was excluded from the travel dates. Then we had a motion that if there is enough interest we would stay extra time in Regina the following day. My recommendation is that we just keep the budget. Then we don't have to go back to Internal to do it again. It is no different than the way we budget for senators. We budget for 12 senators; it is rare that we ever get 12 senators, just like any committee, so we won't spend the money.

I would like unanimous agreement on that. That will help steering organize ourselves so we can get the clerk moving on this quickly, because we don't have a lot of time. We are planning to go on April 29. That is the week we are looking at. We will consult and then we will decide. If that's okay, we will call it unanimous and everybody is happy. I am.

Senator Boisvenu, I am so sorry, can your issue wait until tomorrow? We can always not take rather than take, Senator Boisvenu, and that will give us more time to discuss it, rather than the couple of minutes we will have. It is always easier to reduce. Thank you.

(The committee adjourned.)

**La sénatrice Stewart Olsen :** Parlez-vous de l'étude article par article?

**Le président :** Oui, exactement. Le rapport doit être présenté au plus tard le 16 mai.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Donc, l'étude article par article serait...

**Le président :** Nous devons prévoir cela plus tôt.

Le deuxième point concerne le budget. Nous avons un budget qui incluait Estevan, mais la ville a été exclue des dates de déplacements. Ensuite, nous avons présenté une motion demandant que, s'il y a suffisamment d'intérêt, nous demeurions à Regina le lendemain afin de prolonger notre séjour. Je recommande que nous conservions le budget, de sorte que nous n'ayons pas besoin de le renvoyer au Comité de la régie interne pour qu'il soit établi de nouveau. Ce n'est pas différent de la façon dont nous établissons le budget pour les sénateurs. Nous prévoyons 12 sénateurs dans notre budget; il est rare que nous ayons 12 sénateurs, comme dans n'importe quel comité, de sorte que nous ne dépenserons pas cet argent.

J'aimerais qu'il y ait un accord unanime à ce sujet. Cela aidera le comité de direction à nous organiser pour que la greffière puisse s'occuper de cela rapidement, car nous n'avons pas beaucoup de temps. Nous prévoyons partir le 29 avril. C'est la semaine que nous visons. Nous nous consulterons, puis nous prendrons une décision. Si vous êtes d'accord, nous dirons que la décision est unanime et que tout le monde est content. Je le suis.

Sénateur Boisvenu, je suis désolé. Votre question peut-elle attendre à demain? Nous pouvons toujours attendre à demain, sénateur Boisvenu, car cela nous donnera plus de temps pour en discuter, plutôt que de prendre les quelques minutes qu'il nous reste. C'est toujours plus facile d'en enlever. Je vous remercie.

(La séance est levée.)

---

## EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, April 10, 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, 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, the "Oil Tanker Moratorium Act."

For our meeting this evening, we are pleased to welcome, from the Canadian Chamber of Commerce, Mr. Aaron Henry, Director of Natural Resources and Environmental Policy; from the International Union of Operating Engineers, Mr. Steven Schumann, Director of Canadian Government Affairs, and Mr. Patrick Campbell, International Representative.

Thank you for attending our meeting today.

**Aaron Henry, Director, Natural Resources and Environmental Policy, Canadian Chamber of Commerce:** Good evening, senators. Thank you so much for providing this opportunity to provide testimony on Bill C-48. As some of you may know, the Canadian Chamber of Commerce is one of Canada's most broadly based business associations. Through our network of 450 local chambers we represent 200,000 businesses.

I'm here today basically to iterate a few messages. Our members have been quite clear on how they feel about this bill. Essentially our starting point is that this is not a bill that we believe should be passed.

There are several reasons why this is the case. I'll start off with one key point that I really would like to underscore here. The Canadian Chamber of Commerce has long supported responsible development of our resources. We think it is absolutely key that we make sure we develop our minerals, our oil and gas and our other resources in such a way that is ecologically sustainable and responsible.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 10 avril 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, nous poursuivons ce soir notre 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, dont le titre abrégé est « Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers ».

Pour notre réunion de ce soir, nous sommes heureux d'accueillir, de la Chambre de commerce du Canada, M. Aaron Henry, directeur des Ressources naturelles et de la Politique environnementale; et de l'Union internationale des opérateurs-ingénieurs, M. Steven Schumann, directeur des Relations intergouvernementales du Canada, et M. Patrick Campbell, représentant international.

Je vous remercie de participer à notre réunion aujourd'hui.

**Aaron Henry, directeur, Ressources naturelles et politique environnementale, Chambre de commerce du Canada :** Mesdames et messieurs les sénateurs, bonsoir. Je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner sur le projet de loi C-48. Comme certains d'entre vous le savent, la Chambre de commerce du Canada est l'une des associations de gens d'affaires les plus représentatives du secteur au pays. Grâce à notre réseau de 450 chambres locales, nous représentons 200 000 entreprises.

Je suis ici aujourd'hui pour répéter certains messages. Nos membres ont dit très clairement ce qu'ils pensent du projet de loi. En résumé, nous sommes d'avis que ce projet de loi ne devrait pas être adopté.

C'est ce que nous croyons pour plusieurs raisons. Pour commencer, j'aimerais soulever un point très important. La Chambre de commerce du Canada appuie depuis longtemps les projets d'exploitation responsable des ressources canadiennes. Nous pensons qu'il est absolument essentiel de veiller à ce que les minéraux, le pétrole, le gaz et les autres ressources du pays soient exploités de manière durable et responsable sur le plan écologique.

Unfortunately, as drafted, we do not see this bill contributing to any of those aims. For the most part, we actually see this simply as undermining confidence in our investment climate in Canada, harming our ports and not actually containing any measures or recommendations that would actually help it achieve its aim of preserving the B.C. northern coast.

There will be three points that we'd like to really drive home here: One, on examining this legislation we do not find that it is evidence-based. We find that this in many respects feels, to be blunt, a little precooked, and all of the available options that could actually be utilized to preserve the northern coast of B.C. and the Haida Gwaii region have not actually been considered or put into play within this bill, at least from our examination of it.

Two, if this bill were to be passed, it will pose a significant barrier to our access to world markets. This is an issue for three reasons: First, it is going to affect our ports. As some of you may know, the port in Prince Rupert is actually one of the fastest growing ports in North America at the moment. This bill jeopardizes that possibility. Second, this government has made a firm commitment to combatting climate change and lowering emissions. Believe it or not, actually getting our resources to market internationally is one way that we can have a significant impact on global climate change. This bill will make this harder.

Finally, there are nearly 200 First Nations communities that have signed on to the Eagle Spirit pipeline. For them, this moratorium quashes that possibility of economic self-determination. Again, this government has made economic reconciliation with Indigenous people a key priority. We find that this bill, as currently drafted, again challenges that possibility.

Finally, the economic consequences of this bill are heavy. They will send a significant message that Canada may not be open for business when it comes to resource development. At the same time, those economic consequences are disproportionately heavy compared to the environmental benefits this bill proposes.

We'd like to point out that essentially when it comes to spills and leaks in the fragile ecosystem in the ocean in Canada, it's not tankers that are the primary contributors. In many respects, most of the spills — up to 78 per cent — actually come from commercial vessels, barges and others type of cargo ships. As a

Malheureusement, nous ne pensons pas que, dans sa forme actuelle, le projet de loi puisse contribuer à cet objectif. En fait, nous croyons que le projet de loi va surtout nuire au climat d'investissement et aux installations portuaires du pays et qu'il ne contient pas de mesures ou de recommandations susceptibles de l'aider à atteindre son objectif, qui est de préserver la côte nord de la Colombie-Britannique.

Nous souhaitons faire valoir trois points en particulier. Premièrement, en examinant ce projet de loi, nous constatons qu'il n'est pas fondé sur des données probantes. À bien des égards, nous estimons bien franchement que la teneur du projet de loi était déterminée d'avance et que toutes les options disponibles pour préserver la côte nord de la Colombie-Britannique et l'archipel Haida Gwaii n'ont pas été prises en compte dans cette mesure législative, du moins selon notre examen.

Deuxièmement, si ce projet de loi est adopté, il posera un obstacle important à notre accès aux marchés mondiaux. Il s'agit d'un problème pour trois raisons. Premièrement, le projet de loi va nuire aux installations portuaires. Comme certains d'entre vous le savent peut-être, le port de Prince Rupert est actuellement l'un des ports affichant la croissance la plus rapide en Amérique du Nord. Or, le projet de loi nuira à cette croissance. Deuxièmement, le gouvernement fédéral s'est engagé fermement à lutter contre les changements climatiques et à réduire les émissions. Croyez-le ou non, l'acheminement de nos ressources vers les marchés mondiaux est l'une des façons qui nous permettent de lutter considérablement contre les changements climatiques à l'échelle planétaire. Or, le projet de loi compliquera les efforts en ce sens.

Enfin, près de 200 communautés des Premières Nations ont donné leur appui au pipeline Eagle Spirit. Pour elles, le moratoire proposé dans le projet de loi éliminera cette possibilité d'autonomie économique. De nouveau, le gouvernement fédéral affirme qu'il accorde une priorité absolue à la réconciliation économique avec les peuples autochtones. Toutefois, nous estimons que, dans sa forme actuelle, le projet de loi nuira à cet objectif.

Enfin, le projet de loi aura d'énormes conséquences économiques. Il enverra un message important, à savoir que le Canada n'est peut-être pas ouvert aux affaires en ce qui a trait à l'exploitation de ses ressources. En même temps, ces conséquences économiques auront un effet disproportionné par rapport aux avantages environnementaux que propose ce projet de loi.

Nous souhaitons souligner que les pétroliers ne sont pas les principaux responsables des déversements et des fuites dans l'écosystème fragile des océans au Canada. À bien des égards, la plupart des déversements — jusqu'à 78 p. 100 — sont causés par des navires commerciaux, des barges et d'autres types de cargos. Par conséquent, un moratoire ne s'appliquant qu'aux pétroliers

result, the moratorium simply on tankers seems discriminate, arbitrary and will not actually serve to protect the northern coast.

In addition to that — and I think my colleagues will probably make a similar point — we don't understand how this can be applied to the northern coast of B.C. when in reality 85 per cent, I believe, of total shipping comes to the Atlantic Coast. There are 17,000 oil tankers a year on the Atlantic, yet there's no moratorium in place when there are equally fragile ecosystems and important coasts there.

The reality is that we have measures at our disposal that can be used to balance ecological concerns with the ability to continue to develop our resources. I'll name a few of those that I'd like the committee to consider. I will provide this to the clerk at the end, but one mechanism at our disposal is to designate a protected sensitive sea area along the coast. This would allow us, on the one hand, to balance some of these ecological concerns while, at the same time, advocating for a specific corridor to be made that would allow for both persistent and non-persistent oils to travel through.

In addition, we are blessed with the Canadian Marine Pilots' Association, which has expertise in navigation and ensuring they reduce the risks of collision. When it comes to oil spills and that potential, that can be mitigated generally when we try to avoid collisions or running aground. These are all things that could be achieved by creating a designated corridor and having marine pilots ferry the tankers in and out of that corridor to avoid potential collisions.

Finally, we believe that the actual naming of the act seems inappropriate. A moratorium is generally a temporary suspension with some possibility of being lifted.

As drafted, this bill contains no actual avenue upon which this moratorium would ever end.

In consequence, we believe that a moratorium on the northern B.C. coast should be a measure of absolute last resort. Before that takes place, we believe that we would benefit from a sustained cost-benefit impact analysis, a consideration of the risks and, in addition, an overview of all the mitigation measures at hand, from PSSAs to some of the techniques and initiatives being used by the Trans Mountain pipeline expansion on their maritime assessment. Additionally, eco-research is being developed to find ways to mitigate and reduce traffic noise, which can be disruptive to ocean life as well.

When we look at the bill, we ultimately see that there's a number of other things at our disposal that could be utilized to achieve its sensible aims of balancing ecological concerns along

semble discriminatoire et arbitraire, et il ne permettra pas de protéger la côte nord de la Colombie-Britannique.

En outre — et je pense que mes collègues vont probablement soulever un point semblable —, nous ne comprenons pas pourquoi ce moratoire visera la côte nord de la Colombie-Britannique, alors que, en réalité, 85 p. 100, je crois, de toutes les marchandises passent par la côte atlantique. Tous les ans, 17 000 pétroliers circulent dans l'Atlantique; pourtant, ils ne sont pas visés par un moratoire, alors qu'il s'y trouve des écosystèmes et des côtes tout aussi fragiles et importants.

La réalité, c'est que nous disposons de mesures qui peuvent être utilisées pour trouver un équilibre entre les préoccupations écologiques et la capacité de continuer à exploiter nos ressources. J'en nommerai quelques-unes que j'aimerais que le comité prenne en considération. Je remettrai les renseignements à la greffière à la fin. Un des mécanismes à notre disposition consiste à désigner une zone maritime vulnérable protégée le long de la côte. Cela nous permettrait, d'une part, de répondre à certaines de ces préoccupations écologiques et, d'autre part, de préconiser la création d'un corridor spécifique qui permettrait le transport des hydrocarbures persistants et non persistants.

Par ailleurs, nous avons la chance de pouvoir compter sur l'Association des pilotes maritimes du Canada, qui, grâce à son expertise en matière de navigation, peut réduire les risques de collision. En général, on peut atténuer les risques de déversements de pétrole en évitant les collisions. Il est possible d'y arriver en créant un corridor désigné qu'emprunteront les pétroliers dirigés par des pilotes maritimes pour éviter les collisions.

Enfin, nous croyons que le titre du projet de loi est inapproprié. En général, un moratoire est une suspension temporaire, qu'il est possible de lever un jour.

Or, dans sa forme actuelle, le projet de loi ne prévoit aucune mesure qui permettrait de lever ce moratoire.

En conséquence, nous croyons que l'imposition d'un moratoire sur la côte nord de la Colombie-Britannique devrait être une mesure de dernier recours absolu. Selon nous, avant d'imposer un tel moratoire, il faudrait procéder à une analyse coûts-avantages des impacts, tenir compte des risques et examiner toutes les mesures d'atténuation mises à notre disposition, de la désignation de zones maritimes particulièrement vulnérables à certaines des techniques et initiatives utilisées par les responsables de l'expansion de l'oléoduc Trans Mountain pour évaluer les risques sur le milieu marin. En outre, des recherches écologiques sont en cours pour trouver des façons d'atténuer et de réduire le bruit généré par la circulation des navires, qui peut aussi nuire à la vie océanique.

Par ailleurs, nous disposons d'autres mesures qui pourraient nous permettre d'atteindre l'objectif louable du projet de loi, qui consiste à répondre aux préoccupations écologiques le long de la

the northern coast without jeopardizing our economic and investment environments.

To be really clear, when investors are looking at Canada, they are growing increasingly wary, especially when it comes to our energy sector. We have a regulatory system that's not supporting its development. This bill is yet another layer that suggests Canada is not open for business when it comes to that kind of development. I think it's exactly the wrong message to send at this point in time.

**The Chair:** From the International Union of Operating Engineers, we now have Mr. Patrick Campbell, International Representative.

**Patrick Campbell, International Representative, International Union of Operating Engineers:** Good evening, senators. I am honoured to be with you this evening and extend greetings on behalf of the 55,000 women and men who make up the Canadian membership of the International Union of Operating Engineers. As indicated, my name is Patrick Campbell, an international representative responsible for pipeline construction for Canada, and with me is Steven Schumann, Director, Canadian Government Affairs.

Our members are the hardworking, highly skilled tradespeople who go to work every day to build and maintain Canada's infrastructure. We help to construct our nation's hospitals, hydro dams, mines, nuclear plants, wind turbines, solar farms, roads, schools and also our pipeline infrastructure. In short, our membership builds it all.

We take particular pride in the fact that, with our industry partners, we have safely constructed over 90 per cent of Canada's NEB-regulated pipelines.

Our members' livelihoods are reliant on a vibrant economy and a steady stream of infrastructure projects. Government regulation oftentimes directly impacts the ability of our members to provide for their families. The oil tanker moratorium proposed under Bill C-48 would have an impact on the approval of new projects and employment opportunities available for Canada's skilled workforce.

One such project that would be negatively impacted by this bill is the proposed Eagle Spirit Energy corridor project. Supported by 35 First Nations groups and with 100 per cent Indigenous backing, the proposed Eagle Spirit Energy corridor has the potential to be a game changer for the Canadian energy industry.

côte Nord, sans nuire à l'environnement économique et aux investissements.

Soyons très clairs : la situation au Canada inquiète de plus en plus les investisseurs, en particulier ceux qui s'intéressent au secteur énergétique. Le système de réglementation canadien ne favorise pas l'exploitation des ressources. Ce projet de loi constitue un autre exemple du fait que le Canada n'est pas prêt à faire des affaires dans le secteur de l'exploitation des ressources. Je pense qu'il faut absolument éviter d'envoyer un tel message à ce moment-ci.

**Le président :** Nous accueillons maintenant M. Patrick Campbell, qui est représentant international au sein de l'Union internationale des opérateurs-ingénieurs.

**Patrick Campbell, représentant international, Union internationale des opérateurs-ingénieurs :** Mesdames et messieurs les sénateurs, bonsoir. C'est pour moi un honneur d'être avec vous ce soir et de vous transmettre les salutations des 55 000 hommes et femmes qui sont membres de l'Union internationale des opérateurs-ingénieurs au Canada. Je m'appelle Patrick Campbell et, à titre de représentant international, je suis responsable de la construction de pipelines pour le Canada. Steven Schumann, qui est directeur des Relations gouvernementales du Canada, m'accompagne aujourd'hui.

Nos membres sont des gens de métier hautement qualifiés, qui, tous les jours, travaillent très dur pour construire et entretenir les infrastructures canadiennes. Nous participons à la construction des hôpitaux, des barrages hydroélectriques, des sites miniers, des centrales nucléaires, des parcs éoliens, des centrales solaires, des routes, des écoles et des infrastructures des pipelines du Canada. En résumé, nos membres construisent toutes les infrastructures du pays.

Nous sommes particulièrement fiers du fait que, en collaboration avec nos partenaires de l'industrie, nous avons construit en toute sécurité plus de 90 p. 100 des pipelines canadiens réglementés par l'Office national de l'énergie.

Le gagne-pain de nos membres dépend d'une économie dynamique et d'un flux constant de projets d'infrastructure. Il arrive souvent que la réglementation gouvernementale nuise directement à la capacité de nos membres de subvenir aux besoins de leur famille. Le moratoire sur les pétroliers proposé dans le projet de loi C-48 aurait une incidence sur le taux d'approbation des projets et les possibilités d'emploi offertes à la main-d'œuvre qualifiée du Canada.

Le corridor proposé par la société Eagle Spirit Energy fait partie des projets sur lesquels le projet de loi aurait une incidence négative. Ayant reçu l'appui sans réserve de 35 groupes des Premières Nations, le projet de corridor de l'Eagle Spirit Energy pourrait changer la donne pour le secteur énergétique canadien.

Providing an energy corridor will allow Canadian natural resources to go from Fort McMurray, Alberta, to Grassy Point on British Columbia's northwest coast for export purposes. The Eagle Spirit Energy corridor project provides a low-risk and low-emission solution for shipping oil from Canada's oil sands to our West Coast and abroad.

Together with our three labour partners, we make up the pipeline craft unions: the International Union of Operating Engineers, the United Association representing the welders, the International Brotherhood of Teamsters and the Labourers' International Union of North America. On behalf of our collective 330,000 members in Canada, we've entered into a memorandum of agreement with the Eagle Spirit Energy team to develop a project labour agreement to cover the construction of the corridor.

The critical piece to the memorandum of agreement and the eventual PLA between Eagle Spirit Energy and the trades is to ensure that throughout the construction process there is a clear commitment to promoting local involvement at every step, benefiting the communities along the project's right-of-way while building to the highest safety and environmental standards.

Unfortunately, if Bill C-48 were to become law, this nation-building project would not move forward. By banning oil tanker traffic along British Columbia's north coast, this bill would provide the death knell for the Eagle Spirit Energy corridor project and all of the social and economic spin-offs that would result from it.

The decision of the government to impose a moratorium on this area of Canada's West Coast, knowing the impact it might have on projects like this one, seems at odds with many of the government's own goals and, from our perspective, for two reasons.

First, we question why there is a need for this bill in the first place. Why ban a specific tanker traffic along a specific section of Canada's West Coast when there are no similar bans on any traffic along any other Canadian coastline? All of Canada's coastlines, oceans, as well as inland waterways, deserve protection, which is why we must do all we can to mitigate risks and invest in oil spill containment and remediation in those unlikely instances.

Furthermore, this bill does nothing to prevent the steady tanker traffic that travels by Canada's coastlines from Alaska. Yet, with all of our other coastlines, we recognize the need for marine

L'aménagement d'un corridor énergétique permettra de transporter des ressources naturelles canadiennes de Fort McMurray, en Alberta, à Grassy Point, sur la côte nord-ouest de la Colombie-Britannique, à des fins d'exportation. Le projet de corridor d'Eagle Spirit Energy constitue une solution à faible risque et à faibles émissions pour le transport du pétrole extrait des sables bitumineux du Canada vers la côte Ouest et l'étranger.

De concert avec nos trois partenaires du mouvement ouvrier, nous formons les syndicats des constructeurs de pipelines : l'Union internationale des opérateurs-ingénieurs, l'Association unie, qui représente les soudeurs, la Fraternité internationale des teamsters et l'Union internationale des journaliers d'Amérique du Nord. Au nom de nos 330 000 membres canadiens, nous avons signé un protocole d'entente avec l'équipe d'Eagle Spirit Energy en vue d'élaborer une entente syndicale applicable aux travaux de construction du corridor.

Le protocole d'entente et l'entente syndicale éventuelle entre Eagle Spirit Energy et les gens de métier visent avant tout à ce que, à chaque étape du projet de construction, on s'engage clairement à promouvoir la participation des ouvriers de la région, ce qui profitera aux collectivités situées le long du tracé proposé, tout en veillant au respect des normes les plus rigoureuses en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

Malheureusement, advenant l'adoption du projet de loi C-48, ce projet d'édification nationale ne verra pas le jour. En interdisant la circulation des pétroliers au large de la côte nord de la Colombie-Britannique, ce projet de loi sonnera le glas du projet de corridor d'Eagle Spirit Energy et annulera l'ensemble des retombées socioéconomiques qui pourraient en découler.

Compte tenu de l'impact qu'elle pourrait avoir sur des projets comme celui-ci, la décision du gouvernement d'imposer un moratoire dans cette région de la côte Ouest du Canada nous semble aller à l'encontre de bon nombre des objectifs du gouvernement, et ce, pour deux raisons.

Premièrement, nous nous demandons pourquoi ce projet de loi est nécessaire. Pourquoi interdire la circulation des pétroliers le long d'une section précise de la côte Ouest du Canada alors qu'il n'existe pas d'interdiction du genre pour la circulation au large de toute autre côte canadienne? Toutes les côtes, tous les océans et toutes les voies navigables intérieures du Canada méritent d'être protégés. C'est pourquoi nous devons faire tout en notre pouvoir pour atténuer les risques et pour investir dans les opérations de confinement et de décontamination en cas très improbable de déversement d'hydrocarbures.

Qui plus est, ce projet de loi ne prévoit aucune mesure pour empêcher la circulation constante de pétroliers le long des côtes canadiennes, à partir de l'Alaska. Pourtant, dans le cas de toutes les autres côtes du Canada, on reconnaît qu'il est nécessaire d'assurer le transport maritime des marchandises, sans lequel

transportation, without which our economy and our society would not exist as it does.

The West Coast of Canada has an impeccable track record when it comes to mitigating risk and protecting the environment — in part because of commitments like the government's Oceans Protection Plan — while at the same time allowing tanker traffic access to vitally important deep-water ports. Maintaining access to all these deep-water ports is essential to the development and export of all of our resources. The deep-water port at Grassy Point, which is the terminus point of the Eagle Spirit Energy corridor project, has in fact been identified as the safest deep-water port on the entire West Coast.

Second, we question why the government, in spite of its commitment to Indigenous communities, protecting the environment and building the economy, would want to impose legislation that would prevent the Eagle Spirit Energy corridor project from moving ahead. This project aligns perfectly with these economic and social goals. This isn't just another pipeline project. As an Indigenous-led, environmentally focused and community-oriented project, the Eagle Spirit Energy corridor project has the potential to lay the groundwork for how future projects should be planned and developed in Canada. Creating roadblocks to this project is not only a detriment to Canada's economic prosperity and Canadian workers, but also counter to empowering Canada's Indigenous people and the long-term benefits that would come from this project.

We do not feel that imposing a tanker ban is needed or necessary and would only do more harm towards the government's goals of supporting the self-empowerment of Indigenous communities and growing Canada's middle class. Therefore, for these reasons we appreciate the opportunity to speak with you this evening in opposition to Bill C-48.

If the decision to move forward on this bill cannot be reversed, we believe it is in Canada's best interests to make an exception for this particular project and similar projects. We look to the Senate to provide guidance and recommendations to address these issues. We welcome any questions you may have. Thank you.

**The Chair:** Thank you very much, Mr. Campbell.

[*Translation*]

**Senator Cormier:** My question is for Mr. Campbell. I understand that you represent 55,000 workers from across Canada. We'll be travelling to British Columbia next week, and to Alberta and Saskatchewan at the end of April. We'll certainly be meeting with people who are affected by these bills. Since the

notre économie et notre société ne pourraient exister dans leur forme actuelle.

La côte Ouest du Canada a un bilan impeccable en matière d'atténuation des risques et de protection de l'environnement, ce qui est partiellement attribuable à des engagements comme le Plan de protection des océans du gouvernement, et elle l'a établi tout en permettant aux pétroliers d'accéder à des ports en eau profonde d'une importance capitale. Le maintien de l'accès à tous ces ports en eau profonde est essentiel à l'exploitation et à l'exportation de toutes nos ressources. Le port en eau profonde de Grassy Point, qui est le point d'arrivée du projet de corridor de la société Eagle Spirit Energy, est d'ailleurs considéré comme le port en eau profonde le plus sûr de toute la côte Ouest.

Deuxièmement, malgré son engagement envers les communautés autochtones, la protection de l'environnement et le renforcement de l'économie, nous nous demandons pourquoi le gouvernement voudrait imposer une mesure législative qui mettrait un frein au projet de corridor de la société Eagle Spirit Energy. Le projet se cadre parfaitement avec ces objectifs économiques et sociaux. Il ne s'agit pas simplement d'un autre projet de pipeline. En tant que projet environnemental communautaire dirigé par des Autochtones, il est possible que le projet de corridor de la société Eagle Spirit Energy jette les bases de la planification et de l'élaboration des projets futurs au Canada. La création d'obstacles au projet nuirait non seulement à la prospérité économique du Canada et aux travailleurs canadiens, mais aussi à l'autonomisation des peuples autochtones du Canada et aux avantages à long terme qui découleraient du projet.

Nous sommes d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'imposer une interdiction des pétroliers. Elle ne ferait que nuire davantage aux objectifs du gouvernement qui consistent à soutenir l'autonomisation des communautés autochtones et la croissance de la classe moyenne du Canada. Par conséquent, pour ces raisons, nous sommes heureux d'avoir l'occasion de vous parler ce soir afin d'exprimer notre opposition au projet de loi C-48.

Si la décision d'aller de l'avant avec le projet de loi ne peut pas être annulée, nous croyons qu'il est dans l'intérêt du Canada de faire une exception pour ce projet particulier et des projets semblables. Nous nous attendons à ce que le Sénat nous fournisse des conseils et des recommandations pour régler ces questions. Nous serons heureux de répondre à vos questions. Merci.

**Le président :** Merci beaucoup, monsieur Campbell.

[*Français*]

**Le sénateur Cormier :** Ma question s'adresse à M. Campbell. Je comprends que vous représentez 55 000 travailleurs de partout au Canada. Nous allons nous rendre la semaine prochaine en Colombie-Britannique et, à la fin avril, en Alberta et en Saskatchewan. Nous allons certainement y

issue concerns future projects, I want a more concrete idea of how the bill will affect the members of your organization. Do you have any more specific information, for example, on the number of jobs that would be lost, the loss of income, and the impact on the labour market in the affected areas?

Since I don't work in this industry, I want to better understand the direct impact on workers. Have you done any studies that show the impact and, if so, could we have a copy?

[English]

**Mr. Campbell:** There are impacts on the Canadian workforce, the women and men who make up our membership of 55,000 in Canada. Along with our three trade partners, we represent over 330,000 members throughout Canada.

The geography of this particular project covers Fort McMurray all the way out to the coast. When we discuss pipelines within the industry, they are put in terms of spreads. The spreads range anywhere from 100 to 150 kilometres. Each spread is then allocated to an individual contractor, and that contract is to construct that portion.

Each of these spreads are multimillion-dollar operations to construct just one small piece of this project with thousands of operating engineers, United Association members, labourers and Teamsters involved in the construction, not to mention all of the benefits added to those local residents who would have an opportunity to work on these projects. From the way we look at it, they get access to a career, not a job. We have seen it time and time again; when people are given an opportunity to access this kind of employment, many of them take it on as a career.

Putting a number on the consequences of this project is very difficult. It is important, when talking about pipeline projects, to narrow it down to each spread. Between nine and ten spreads are needed to construct this project. Each spread is a significant project in and of itself and requires thousands of labour force members.

[Translation]

**Senator Cormier:** In the second group of witnesses, we'll have the opportunity to meet with Eagle Spirit Energy Holding Ltd., which you promoted.

[English]

**The Chair:** I think Mr. Henry wants to respond.

rencontrer des gens qui subissent l'impact de ces projets de loi. Comme il s'agit de projets à venir, j'aimerais savoir plus concrètement quels impacts ce projet de loi aura sur les travailleurs membres de votre organisation. Avez-vous de l'information plus précise à nous donner, par exemple, sur le nombre d'emplois qui disparaîtraient, sur les pertes de revenu, ainsi que sur les répercussions sur le marché du travail dans les régions touchées?

Comme je ne travaille pas dans cette industrie, j'aimerais mieux saisir l'impact direct sur les travailleurs. Avez-vous fait des études qui démontrent ces impacts et, le cas échéant, pourrait-on en avoir une copie?

[Traduction]

**M. Campbell :** Il y a des impacts sur la main-d'œuvre canadienne, c'est-à-dire les hommes et les femmes qui forment nos 55 000 membres au Canada. De concert avec nos trois partenaires commerciaux, nous représentons plus de 330 000 membres dans l'ensemble du Canada.

Le projet en question s'étend de Fort McMurray jusqu'à la côte. Dans l'industrie, lorsque nous parlons des pipelines, nous les décrivons en termes de sections. Les sections couvrent une distance de 100 à 150 kilomètres. Des contrats de construction sont ensuite octroyés à des entrepreneurs individuels pour chaque section.

La construction d'une section du pipeline, qui ne représente qu'une petite partie du projet, nécessite plusieurs millions de dollars et des milliers d'opérateurs-ingénieurs, de membres de l'association unie, d'ouvriers et de camionneurs. Il ne faut pas oublier tous les avantages dont profitent les résidents locaux qui ont l'occasion de travailler sur de tels projets. Selon nous, ces projets leur donnent accès à une carrière et non à un emploi. Nous l'avons constaté à maintes reprises. Lorsque les gens ont l'occasion d'obtenir ce type d'emploi, beaucoup en font une carrière.

Il est très difficile de chiffrer les conséquences du projet. Lorsqu'il est question de projets de pipeline, il est important de les limiter à chaque section. Le projet compte de 9 à 10 sections et chacune représente en soi un projet important et nécessite des milliers de travailleurs.

[Français]

**Le sénateur Cormier :** Nous aurons l'occasion, dans le deuxième groupe de témoins, de rencontrer la firme Eagle Spirit Energy Holding Ltd., dont vous avez fait la promotion.

[Traduction]

**Le président :** Je pense que M. Henry veut commenter.

**Mr. Henry:** Just briefly. That's an excellent overview of the sector issues that could arise from this bill.

To take a macro perspective, in many respects we are at a crossroads where we can no longer rely on the United States as a market for our oil products. It's as simple as that. The U.S. has moved from being an importer of our products to being an exporter. When we're thinking about the future of Canada's energy sector, we need to be thinking about how to get our products to a global market.

This bill jeopardizes that effort simply because, with a threshold of 12,500 tons, you will not be able to attract the cargo or tanker ships to actually move the product to Asian markets. In many respects, if you want to talk about the economic consequences, the consequence is the perpetuation of the price differential between Canadian and American oil products. That leads to billions in lost value that otherwise could go not only to job creation but to royalties and other supports for the Canadian economy. That is really the issue facing us.

**Senator Cormier:** The First Nations involved in this pipeline project, did they have conversations with the First Nations on the B.C. coast?

**Mr. Campbell:** I believe the 35 communities that I've referenced in my presentation cover that entire area, what we in the industry call the right-of-way of the project. That runs from Fort McMurray to the coast.

**Senator Cormier:** Some First Nations on the coast are not for this bill, right?

**Mr. Campbell:** They are not for this bill, yes. I thought your question was in regard to the specific project.

**Senator Cormier:** Okay. Eagle Spirit, yes.

**Senator Plett:** Thank you, gentlemen, for your presentations. I think we're probably on the same side on this issue.

Mr. Henry, in your brief you note that, while the purpose of Bill C-48 is to manage the risk of oil spills along the northern B.C. coast:

... there is no evidence that a moratorium on tankers will be an effective means to achieve these aims.

You go on to note:

**M. Henry :** J'ai juste un bref commentaire. Il s'agit d'un excellent survol des questions sectorielles que le projet de loi pourrait soulever.

À bien des égards, sur le plan macroéconomique, nous nous trouvons à la croisée des chemins et nous ne pouvons plus compter sur les États-Unis pour acheter nos produits pétroliers. C'est aussi simple que cela. Les États-Unis importaient auparavant nos produits, mais ils sont maintenant un exportateur. Lorsque nous pensons à l'avenir du secteur canadien de l'énergie, nous devons réfléchir à la façon d'acheminer nos produits au marché mondial.

Le projet de loi compromet cet effort pour la simple raison que le seuil de 12 500 tonnes vous empêchera d'attirer les cargos et les pétroliers nécessaires pour transporter le produit aux marchés asiatiques. En ce qui concerne les conséquences économiques, le projet de loi en aura à bien des égards. Il perpétuera l'écart de prix entre les produits pétroliers canadiens et américains. Cet écart se traduit par une perte de plusieurs milliards de dollars qui, autrement, pourraient servir non seulement à créer des emplois, mais aussi à payer des redevances et à mettre en œuvre d'autres mesures de soutien pour l'économie canadienne. Voilà le véritable problème que nous devons régler.

**Le sénateur Cormier :** Les Premières Nations ont-elles discuté du projet de pipeline auquel elles participent avec les Premières Nations de la côte de la Colombie-Britannique?

**M. Campbell :** Je crois que les 35 communautés dont j'ai parlé dans la présentation couvrent toute cette région et possèdent ce que l'industrie appelle le droit de passage pour le projet, qui s'étend de Fort McMurray à la côte.

**Le sénateur Cormier :** Certaines Premières Nations de la côte s'opposent au projet de loi, n'est-ce pas?

**M. Campbell :** C'est vrai, ils s'opposent au projet de loi. Je pensais que votre question concernait ce projet précis.

**Le sénateur Cormier :** D'accord. Eagle Spirit, oui.

**Le sénateur Plett :** Merci, messieurs, de vos présentations. Je pense que nous nous rangeons probablement du même côté dans ce dossier.

Monsieur Henry, bien que le projet de loi C-48 ait pour but de gérer les risques de déversement d'hydrocarbures le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, vous dites ceci au sujet de la mesure législative dans votre mémoire :

Il n'y a [...] aucune preuve qu'un moratoire relatif aux pétroliers constitue un moyen efficace d'atteindre ces buts.

Vous avez ajouté :

The legislation makes no mention of the barges, commercial vessels and other cargo ships that statistically are far more likely to create oil spills than tankers.

I would certainly agree with that. Do you have concerns? I think you do, but what are they? Might the embargo actually increase the risk of environmental damage from spills because there will no longer be any incentive to improve the emergency response systems along the northern B.C. coast?

**Mr. Henry:** That's an excellent point. That is something we are hearing from our members as well. Essentially, putting a moratorium like this in place discourages innovation and development of better practices. We are seeing a world trend in oil spills and management of continual improvements in our ability to not only create our tankers but our navigational aids and our emergency response systems. In many respects, if we were to simply put a flat moratorium, we're not going to see the continued development of those mechanisms. At the same time, I would really like to reiterate that all those mechanisms to aid tankers would also help that commercial vessels, which are actually the most likely culprits in creating spills.

**Senator Plett:** Mr. Campbell, and Mr. Henry, if you want, my son spent a number of years working on the pipeline. He went on to other areas in the oil and gas industry, so I have heard a lot about this and other projects from him.

You talk about the inconsistencies the government has with their own goals, so I want to talk a little bit about those. I think you would agree that pipelines are probably the safest way of transporting oil, even safer than by ship. Yesterday we had the Premier of Alberta at this committee, and she used the expression "stampede of stupid" in relation to this bill. She has gone and purchased — I don't know how many — rail cars because Alberta is going to try to make every effort to ship their oil, one way or another. If they have to put it in five-gallon pails and take it out of there, they will find a way of moving their oil. So they will start doing it by rail.

Speaking about safety and the environment, in what order would we have the most environmentally friendly and safest ways of transporting oil to the most environmentally unfriendly and high-risk ways?

**Mr. Campbell:** From our perspective, as far as environmentally friendly and the safest, pipelines are at the top of the list. From there, you would be looking at rail. We have seen numerous examples of the rail infrastructure recently in

Le texte de loi ne mentionne pas les chalands, les navires commerciaux et autres navires de charge qui sont, d'un point de vue statistique, beaucoup plus susceptibles de causer des déversements d'hydrocarbures que les pétroliers.

Je partage certainement votre avis. Avez-vous des préoccupations? Je crois que c'est le cas, mais quelles sont-elles? Étant donné qu'il n'y aura plus d'incitatif en vue d'améliorer les systèmes d'intervention en cas d'urgence le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, l'embargo pourrait-il augmenter le risque que les déversements causent des dommages à l'environnement?

**M. Henry :** C'est un excellent point. Il a également été soulevé par nos membres. Essentiellement, l'imposition d'un tel moratoire décourage l'innovation et l'élaboration de meilleures pratiques. Nous avons remarqué une tendance mondiale sur le plan des déversements d'hydrocarbures et de la gestion de l'amélioration continue de notre capacité à créer non seulement nos pétroliers, mais aussi nos aides à la navigation et nos systèmes d'intervention en cas d'urgence. À bien des égards, si nous nous contentons d'imposer uniformément le moratoire, le développement de ces mécanismes ne se poursuivra pas. Parallèlement, je tiens vraiment à répéter que tous ces mécanismes d'aide aux pétroliers aideraient également les navires de commerce, qui sont en réalité plus susceptibles d'être à l'origine de déversements.

**Le sénateur Plett :** Ma question s'adresse à M. Campbell. M. Henry peut aussi y répondre s'il le veut. Mon fils a travaillé pendant plusieurs années sur le pipeline. Il a ensuite travaillé dans d'autres secteurs de l'industrie pétrolière et gazière. Par conséquent, je l'ai beaucoup entendu parler de ce projet et d'autres projets.

J'aimerais parler un peu des incohérences dont vous dites que le gouvernement fait preuve à l'égard de ses propres objectifs. Je pense que vous convenez que les pipelines sont probablement le moyen le plus sûr de transporter le pétrole, encore plus sûr que les navires. Hier, la première ministre de l'Alberta a comparu devant le comité et a utilisé l'expression « ruée de stupidité » en relation au projet de loi. Elle a acheté je ne sais combien de wagons parce que l'Alberta va essayer de tout faire pour exporter son pétrole d'une façon ou d'une autre. Si la province doit placer son pétrole dans des seaux de cinq gallons et les exporter, elle trouvera un moyen de le faire. L'Alberta va donc commencer par transporter son pétrole par train.

Parlant de la sécurité et de l'environnement, dans quel ordre classeriez-vous les moyens de transport du pétrole en allant du moyen le plus sûr et écologique au moyen le plus risqué et polluant?

**M. Campbell :** À notre avis, les pipelines sont à la tête de la liste des options les plus sûres et écologiques. Ils sont suivis du transport ferroviaire. Récemment, nous avons vu de nombreux exemples d'infrastructures ferroviaires dans l'Ouest canadien qui

Western Canada having significant deficiencies. We have been fortunate enough to not have had catastrophic results from those kinds of deficiencies in Western Canada. Then it would be the transportation by truck.

But on the environmental side, when you get that far down, it's ludicrous to think that we have the potential infrastructure that can transport it as efficiently and safely as pipelines, yet we are in a climate now where it's having to be transported by truck and train.

**Senator Plett:** As far as embargos and moratoria, one of the most catastrophic incidents by rail was the Lac-Mégantic disaster. Of course, there were all kinds of investigations, and they decided that one of the problems was the braking system, so they fixed the braking system. It seems that with shipping oil, we have an oil spill, *Exxon Valdez* — I don't know how many years ago — and instead of fixing things we say, "We'd better stop it entirely."

Just comment briefly on that, and then I'm good, chair.

**Mr. Campbell:** I would say that the fix was actually quite significant with respect to the *Exxon Valdez*. As far as the construction of these vessels now since that major —

**Senator Plett:** Double-hulled.

**Mr. Campbell:** Absolutely. The level of technology that goes into the construction of these vessels now, the level of technology that goes into the construction of the pipelines, if you're after environment and safety, those are the key choices.

**Senator Plett:** Mr. Schumann, did you have something to add?

**Steven Schumann, Director, Canadian Government Affairs, International Union of Operating Engineers:** Look at the West Coast and the St. Lawrence and the amount of tanker traffic that goes through there into the Port of Montreal. Have we ever heard of or seen a major accident? On the shipping side, they took those accidents quite seriously and adaptations have been made. We adapt over time. Even our pipeline is the most regulated in the world. We have changed how those are built with the structure of the pipeline now. The industries adapt to make it safer.

No one wants an accident. When it does happen, you learn from it. You adapt, and you make it much safer through technology.

comportent d'importantes lacunes. Heureusement, ces lacunes n'ont pas eu de résultats catastrophiques. Le camionnage se trouve au troisième rang dans la liste.

Cependant, en ce qui concerne l'environnement, il est ridicule de penser à ce point dans la liste que nous disposons des infrastructures potentielles pour transporter le pétrole de façon aussi sécuritaire et efficace que les pipelines. Pourtant, la situation actuelle est telle que nous devons le transporter par train et par camion.

**Le sénateur Plett :** En ce qui concerne les embargos et les moratoires, une des pires catastrophes ferroviaires à avoir eu lieu est celle du Lac-Mégantic. Évidemment, toutes sortes d'enquêtes ont été menées et elles ont conclu qu'un problème avec le système de freinage a contribué au désastre. Par conséquent, l'industrie a réglé le problème. En ce qui concerne le transport maritime du pétrole, il y a eu un déversement de pétrole, celui de l'*Exxon Valdez* — qui est survenu il y a de cela je ne sais plus trop combien d'années —, et il semble que, au lieu de régler le problème, on a dit qu'il vaut mieux y mettre un terme complètement.

Veillez me dire brièvement ce que vous en pensez. Ce sera tout pour moi après cela, monsieur le président.

**M. Campbell :** Je dirais que la solution adoptée pour empêcher que le désastre de l'*Exxon Valdez* se reproduise était très importante. En ce qui a trait à la construction des pétroliers d'aujourd'hui, depuis cet accident majeur...

**Le sénateur Plett :** La double coque.

**M. Campbell :** Exactement. De nos jours, les pétroliers et les pipelines sont construits à la fine pointe de la technologie. Si vous recherchez un moyen de transport sûr et écologique, ce sont vos deux options principales.

**Le sénateur Plett :** Monsieur Schumann, avez-vous quelque chose à ajouter?

**Steven Schumann, directeur, Relations gouvernementales du Canada, Union internationale des opérateurs-ingénieurs :** Pensez à la côte Ouest ainsi qu'au fleuve Saint-Laurent et au nombre de pétroliers qui y circulent pour se rendre au port de Montréal. Avez-vous déjà entendu parler d'un accident grave? En ce qui concerne l'industrie du transport maritime, elle a pris les accidents très au sérieux et a adopté des changements. Nous nous adaptons au fil du temps. Nos pipelines sont même les plus réglementés au monde. Nous avons changé la façon dont ils sont construits en faveur de leur structure actuelle. Les industries s'adaptent afin de devenir plus sécuritaires.

Personne ne veut voir d'accidents. Lorsqu'ils surviennent, il faut en tirer des leçons. Il faut s'adapter et se servir de la technologie pour rendre le transport plus sûr.

**Senator Miville-Dechêne:** I have a question for Mr. Henry. I'm a little puzzled by one of your arguments. You're right that it's not a moratorium but a ban, and you say there is no evidence that it would result in less oil spilled. Mr. Campbell said that there were tankers in the zone. No, the U.S. tankers are going out of the exclusion zone. There have been studies saying they respect the zone. At this time, there are no tankers in the zone we're talking about.

So the fact that there will be tankers and no moratorium, that means there will be more boats and tankers in the zone. I agree that the risk is low, but the risk exists. You know there have been big oil spills with double-hulled ships around the world — a few very big spills.

When you say there will be less risk, it doesn't make sense. More boats will result in more risk. Obviously not one risk a day, but risk, and from what I understand, those Aboriginal tribes, the Haida and others, don't want risk.

**Mr. Henry:** It's a good point. Part of this is a clarification. Overall, I think this government has tried to pride itself on evidence-based policy. This is something they have put forward as key to the way they will develop public policy. The point I would make is that when it comes to this ban and the moratorium, this doesn't seem to be evidence-based. I cannot disagree with you that there is risk. There is risk associated in all of our activities. The risk that is really being posed — and the point I really want to underscore — when we look at some of the most significant oil spills recently, they are coming from commercial vessels. There are different cases. They are losses, generally, of fuel because a ship has run aground or sunk — there are a few cases there. The last notable one was one of the BC Ferries that went down in that region in 2006.

The real point is that when we're thinking of an evidence-based approach, this moratorium has nothing in place that would actually further the mechanisms to resolve the more significant side of risk, which is from commercial vessels, cargo ships and other barges. My claim that this isn't informed by the evidence is when you actually look worldwide and in Canadian waters at the profile of where oil spills are likely to come from, they are not from tankers.

**Senator Miville-Dechêne:** They are from tankers, but less —

**Mr. Henry:** Less so.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** J'ai une question pour M. Henry. L'un de vos arguments me laisse quelque peu perplexe. Vous avez raison de dire qu'il ne s'agit pas d'un moratoire, mais d'une interdiction, et vous ajoutez qu'il n'y a aucune preuve que cela réduira les déversements de pétrole. Or, M. Campbell dit qu'actuellement, aucun pétrolier ne circule dans la zone. Non, les pétroliers étatsuniens évitent la zone d'exclusion. Des études montrent qu'ils la respectent. À l'heure actuelle, aucun pétrolier ne passe dans la zone dont nous parlons.

Par conséquent, s'il n'y a pas de moratoire, il y aura plus de navires dans la zone, y compris des pétroliers. Je conviens que le risque est faible, néanmoins, il existe. Vous savez qu'il y a eu de grands déversements de pétrole impliquant des navires à double coque, un peu partout au monde. Certains déversements ont été très importants.

Quand vous dites qu'il y aura moins de risques, cela n'a pas de sens. S'il y a plus de navires, le risque augmentera. Évidemment, les déversements ne se produiront pas tous les jours, mais il y aura des risques. Or, je crois comprendre que les tribus autochtones — les Haïdas et les autres — ne veulent pas de risque.

**M. Henry :** C'est un bon point. Je vais préciser une chose. Dans l'ensemble, je pense que le gouvernement se flatte d'adopter des politiques fondées sur des données probantes. C'est ce qu'il présente comme le principe clé de son approche d'élaboration des politiques publiques. Or, il se trouve que l'interdiction ou le moratoire ne semblent pas fondés sur des données probantes. Je ne peux pas nier ce que vous dites, qu'il existe des risques. Toutes nos activités présentent des risques. Cependant, je tiens à souligner que le risque véritable provient des autres navires marchands puisqu'ils sont à l'origine des déversements les plus importants ces derniers temps. Il y a eu divers cas. En général, c'est un déversement de carburant qui a lieu parce que le navire s'est échoué ou a coulé. Je pourrais citer quelques exemples. Le dernier déversement d'importance a été causé par un traversier de BC Ferries qui a coulé dans la région, en 2006.

Là où je veux en venir, c'est que, si l'on veut employer une approche fondée sur des données probantes, force est de constater que ce moratoire ne prévoirait aucun mécanisme visant le facteur de risque le plus important, soit la présence de navires marchands comme des cargos et d'autres barges. À mon avis, le moratoire n'est pas fondé sur des données probantes, car lorsqu'on examine les statistiques sur les déversements au Canada et à l'étranger, on s'aperçoit qu'ils ne proviennent pas des pétroliers.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Ils proviennent des pétroliers, mais moins...

**M. Henry :** Dans une moindre mesure.

**Senator Miville-Dechêne:** — but you cannot say they are not from tankers. There have been big accidents.

**Mr. Henry:** I can't say there is no risk. This becomes a question of doing a cost-benefit analysis and thinking about proportionality. Is the risk posed from this particular type of traffic, which is singled out by this bill, enough to actually warrant a moratorium? And our answer would be "no." The credible and evidence-based response to this would be to look at the mitigation measures we have, look at the frequency of traffic that will take place if tankers were allowed in the area and go from there.

**Senator Miville-Dechêne:** Okay. You know that the channel where the tankers would pass is called the Dixon Entrance, and it's about 40 kilometres wide, which means tankers would be about 20 kilometres away from the Haida Nation. That is not that far. If there is a spill, their whole fishery could be affected. So I would like to hear you on the risk.

**Mr. Henry:** From what we have heard and where we would kind of take this, one way to manage this would be to put in place the protected sensitive sea area. This is a practice that has been used in a number of sensitive areas across the world. Taking a quick look at the actual guidelines for the identification and designation of a particularly sensitive sea area, we would more than qualify six times over. In section 4 you have to hit one of those boxes. In my cursory look, we would be likely to hit six when it comes to northern B.C. That is one mechanism at play.

The next question is, again, if it is that narrow a channel, you're talking about close proximity and there is a potential there for any kind of risk of running aground or a collision with an object in the sea, then an option at our disposal would be to use barges and the Canadian Marine Pilots Association to effectively guide those tankers out of that region without having those collisions.

**Senator Miville-Dechêne:** Just a small supplementary for Mr. Campbell. You said with Eagle Spirit that you would promote local employment. Do you have figures for us in terms of percentages? How many of those jobs would be reserved for Aboriginal workers on the construction of the pipeline?

**Mr. Campbell:** Currently we have what is termed a memorandum of agreement that allows the four trades and the Eagle Spirit to get together and develop what I have referred to as the project labour agreement. That arrangement needs to be negotiated between the parties. That document would set out

**La sénatrice Miville-Dechêne :** ...mais vous ne pouvez pas dire qu'aucun risque ne vient des pétroliers. Il y a eu de graves accidents.

**M. Henry :** Je ne peux pas dire qu'il n'y a aucun risque. Il faudrait effectuer une analyse coûts-avantages et tenir compte du principe de proportionnalité. Est-ce que le risque posé par le type de navigation que vise en particulier le projet de loi est suffisant pour justifier un moratoire? Notre réponse serait non. La solution crédible et fondée sur des données probantes serait de déterminer s'il y a lieu ou non d'imposer un moratoire en tenant compte des mesures d'atténuation dont nous pourrions disposer ainsi que du trafic qui serait généré si les pétroliers étaient autorisés dans la zone.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** D'accord. Vous savez que le chenal où passeraient les pétroliers s'appelle l'entrée Dixon et qu'il mesure environ 40 kilomètres de large, ce qui veut dire que les pétroliers passeraient à environ 20 kilomètres de la nation haïda. Ce n'est pas très loin. S'il y avait un déversement, l'ensemble de leurs pêches serait touché. J'aimerais donc entendre votre opinion sur le risque.

**M. Henry :** Selon ce que nous avons entendu et ce que nous voudrions réaliser, le risque pourrait être géré en délimitant une zone maritime particulièrement vulnérable. C'est une mesure qui a été appliquée à un certain nombre de zones vulnérables dans le monde. En jetant un coup d'œil aux directives pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables, on constate que l'entrée Dixon serait facilement admissible. Il faut respecter un des critères énumérés à l'article 4 et, quand je les ai parcourus rapidement, j'en ai vu six auxquels le nord de la Colombie-Britannique répond parfaitement. C'est donc une mesure qui pourrait être employée.

S'il s'agit d'un chenal étroit, le risque est causé par la proximité. Les navires peuvent s'échouer ou heurter quelque chose en mer. Parmi les solutions à notre disposition se trouve celle d'avoir recours à des barges et à des pilotes de l'Association des pilotes maritimes du Canada pour guider les pétroliers dans cette région et ainsi éviter les collisions.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** J'aurais une petite question supplémentaire pour M. Campbell. Vous dites qu'avec l'oléoduc Eagle Spirit, vous allez créer des emplois pour la population locale. Avez-vous des chiffres à nous fournir, en pourcentage? Dans la construction de l'oléoduc, quelle proportion des emplois sera réservée aux travailleurs autochtones?

**M. Campbell :** Un protocole d'entente permet aux représentants des quatre métiers spécialisés et du projet Eagle Spirit de collaborer à l'élaboration d'une convention collective, qui doit être négociée par les parties et qui établira les chiffres

those particular figures, but we are not at the point where we have started putting together that project labour agreement.

With respect to the International Union of Operating Engineers and our experience throughout all of Canada, we have had significant involvement in our projects and have policies with our signatory contractors to allow for involvement in projects like the Line 3 project going through Manitoba.

**Senator Miville-Dechêne:** I was just looking for a figure on it.

**Mr. Campbell:** In the neighbourhood of 18 per cent through the Line 3 project.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you.

**Senator Plett:** A very quick supplementary question. The senator was asking about risk, and you agreed that there is some risk. In your opinion, is there a larger risk with oil tanker traffic on the West Coast than there is on the St. Lawrence or the East Coast?

**Mr. Henry:** No.

**Senator Plett:** Thank you.

**Senator Seidman:** Thank you for your presentations. I would like to continue with you, Mr. Henry, and pursue one of your recommendations.

You say Bill C-48 should not be passed into law, and instead that the Transport and Communications Committee should recognize other best marine shipping practices and consult with marine pilot and shippers' associations to develop a strategy to guide tankers to open waters. Then you go on to say that the government should look to other international best practices that have been used to manage commercial marine traffic with sensitive ocean ecology. First of all, I would like to ask you, you're asking the committee to do that, has the government not consulted the marine pilot and shippers' associations?

**Mr. Henry:** It's a good question. From my understanding, they have not.

In fact, this is our other point on this bill. We're not really clear where the consultation came from on this at all. In fact, many of our members from industry who are directly impacted by this bill feel as if the bill itself was somewhat pre-cooked without making those necessary engagements that would make it evidence-based policy.

précis. Toutefois, nous n'avons pas encore commencé les négociations en vue de rédiger cette convention collective.

L'Union internationale des opérateurs-ingénieurs a de l'expérience un peu partout au Canada, et je peux dire que les projets où elle est présente se caractérisent par une forte participation de la main-d'œuvre locale. Nous avons des politiques avec les entrepreneurs signataires de convention collective qui prévoient une participation de la main-d'œuvre locale aux projets, comme c'est le cas dans le projet de remplacement de la canalisation 3, au Manitoba.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Je cherchais simplement à obtenir un chiffre.

**M. Campbell :** C'est environ 18 p. 100 pour le projet de remplacement de la canalisation 3.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Merci.

**Le sénateur Plett :** J'ai une question supplémentaire très brève. La sénatrice vous a posé une question sur les risques, et vous êtes d'accord pour dire qu'il y en a. À votre avis, les risques associés à la circulation des pétroliers sur la côte Ouest sont-ils plus importants que dans le fleuve Saint-Laurent ou sur la côte Est?

**M. Henry :** Non.

**Le sénateur Plett :** Merci.

**La sénatrice Seidman :** Merci pour vos exposés. J'aimerais poursuivre avec vous, monsieur Henry, concernant une de vos recommandations.

Vous dites qu'on ne devrait pas adopter le projet de loi C-48, mais que le Comité des transports et des communications devrait plutôt prendre connaissance des pratiques exemplaires qui existent ailleurs, dans le transport maritime, et consulter les associations de pilotes et de transporteurs maritimes afin d'élaborer une stratégie pour guider les pétroliers vers la haute mer. Puis, vous dites que le gouvernement devrait examiner d'autres pratiques exemplaires, qui ont servi à l'étranger pour gérer le transport maritime commercial dans des écosystèmes marins fragiles. C'est ce que vous demandez au comité, mais j'aimerais savoir d'abord si le gouvernement a consulté les associations de pilotes et de transporteurs maritimes.

**M. Henry :** C'est une bonne question. La réponse est non, à ce que je sache.

En fait, c'est justement l'autre point que nous voulons soulever concernant ce projet de loi. Nous ne savons pas exactement quelles consultations ont eu lieu. Nos membres qui, dans l'industrie, sont directement touchés par ce projet de loi ont l'impression que le gouvernement l'a rédigé sans effectuer les consultations qui en auraient fait une politique fondée sur des données probantes.

**Senator Seidman:** Okay. If we consulted the marine pilot and shippers' associations, and if we looked to other international best practices, what would we find?

**Mr. Henry:** Another good question. One thing that really stands out for me on this and from the work I have done in consultation before putting together the submission is that we do have a pretty strong resource with our Marine Pilots' Association of Canada. These generally are pilots who have already gone through 20 years of industry experience, so they have 20 years of experience on the sea before they are actually eligible to become and train as a marine pilot.

By the time they are in this role, they usually have 25 years of experience in doing navigational aids. The main contribution there is, if there are concerns about Dixon Entrance, concerns about that risk of navigable waters and getting to open waters in the most risk-free manner, that pilot association performs an excellent guiding role and generally has an outstanding safety record when it comes to carrying out this work. Looking at them and consulting them on what they think would be feasible for the region would be a necessary first step.

**Senator Seidman:** The international best practices that you refer to here, could you give us an example of what that might be?

**Mr. Henry:** There is a number of things that would be at our disposal. There are oil tankers all over the world, every day, going to ports. Some of these ports are far more complicated and difficult than the ports in question on the northern B.C. coast. As a result, I think we need to think about Canadian expertise and why it is that we doubt ourselves in this capacity.

I would say there are definitely things to consider in terms of navigational aids and the practices that surround that, and again noise-cancelling innovations to make sure that marine life isn't unduly impacted. The biggest thing I would point out — and we make reference to it in another recommendation — is the protected sensitive sea areas. This is a necessary compromise. This is a way to designate much of that northern B.C. coast as a protected area to make sure its ecology is preserved, and at the same time creating a corridor that would allow for persistent and non-persistent oil tankers to travel through.

Just as a quick glimpse of where these designated zones or projected areas have been used, they have been used in the Great Barrier Reef in Australia, they have been used in the Wadden Sea in Denmark, and the Paracas National Reserve in Peru, the Galapagos Islands in Ecuador, and I could go on. There are numerous examples of using these protected safe sea areas to

**La sénatrice Seidman :** D'accord. Si nous consultons les associations des pilotes et de transporteurs maritimes et si nous examinons les pratiques exemplaires dans d'autres pays, qu'apprendrons-nous?

**M. Henry :** C'est une autre bonne question. Une chose qui ressort clairement pour moi à cet égard, compte tenu des consultations que j'ai effectuées avant de rédiger le mémoire, c'est que l'Association des pilotes maritimes du Canada est une source d'expertise pas mal solide. Il s'agit généralement de pilotes qui ont déjà 20 ans d'expérience dans l'industrie, c'est-à-dire qu'ils doivent acquérir 20 ans d'expérience en mer avant d'être admissibles à la formation de pilote maritime.

Donc, quand ils commencent à travailler comme pilotes, ils ont généralement 25 ans d'expérience d'aide à la navigation. Puisqu'on s'inquiète des risques dans les eaux navigables et qu'on cherche la manière la moins dangereuse qui soit de gagner la haute mer à partir de l'entrée Dixon, il faudrait prendre bonne note que la principale contribution dans ce domaine devrait venir de l'association des pilotes, qui font un excellent travail de guide et ont un bilan de sécurité exceptionnel. Il serait donc nécessaire de commencer par leur demander leur avis sur ce qui serait faisable dans la région.

**La sénatrice Seidman :** Pourriez-vous nous donner un exemple des pratiques exemplaires auxquelles vous faites allusion?

**M. Henry :** Un certain nombre d'outils seraient à notre disposition. Des pétroliers se rendent chaque jour dans des ports, partout dans le monde. Il est beaucoup plus compliqué de naviguer jusqu'à certains de ces ports que pour se rendre aux ports dont il est question actuellement, sur la côte nord de la Colombie-Britannique. Donc, je crois que nous devons recourir à l'expertise canadienne, au lieu de douter de ses capacités.

Je dirais qu'il vaut certainement la peine de se pencher sur la question des aides à la navigation, des pratiques qui leur sont rattachées et des nouveaux moyens de suppression du bruit pour que la vie marine ne soit pas indûment perturbée. Ce que je tiens principalement à souligner — nous en parlons dans une autre recommandation —, c'est la possibilité de désigner la zone comme zone maritime particulièrement vulnérable. Il s'agit d'un compromis nécessaire. C'est une façon de protéger une grande partie de la côte nord de la Colombie-Britannique pour en préserver l'intégrité écologique, tout en créant un corridor qui permettrait aux pétroliers transportant des hydrocarbures persistants et non persistants de naviguer dans la zone.

Des zones maritimes particulièrement vulnérables existent déjà dans le monde ou sont sur le point d'être créées, et je vous en donne un bref aperçu. On en trouve une dans la région de la Grande barrière de corail, en Australie, dans la mer des Wadden, au Danemark, dans la réserve nationale Paracas, au Pérou, aux îles Galápagos, en Équateur, et j'en passe. Il y a de nombreux exemples de zone maritime particulièrement vulnérable qui

manage both the need for marine traffic and preserve their ecology.

**Senator Manning:** There has been a lot of discussion on protective sensitive sea areas. You just answered that question. We know the bill is asking for a ban or a moratorium. I would like you to expand, for those who are listening, on exactly what falls under the protected sensitive sea area. What exactly is that, first of all?

On the other side of that, I want to go back to Senator Plett's question about the risks on the West Coast versus the East Coast. I'm from the East Coast, from Newfoundland and Labrador. I sit in my living room and I watch oil tankers. I live next to the second-largest seabird colony in North America. We have on average, in a good year, 500 to 600 icebergs. Would you consider that the East Coast would be a higher risk than the B.C. coast?

**Mr. Henry:** I could definitely say that I think the risks are different in terms of icebergs versus navigational areas, but I can't see that the risk on the northern B.C. coast would be greater than those you could face on the Atlantic coast.

**Senator Manning:** What about the protected sensitive sea areas? Give us an idea of what exactly that entails.

**Mr. Henry:** There is a whole process on how you go about introducing one. It would require the Government of Canada to make an application. Ultimately, these were introduced specifically to try to manage the development of tanker traffic in particular locations. I think the understanding of this is that there are particular marine restrictions and particular guidelines that are put in place. These are generally tailored to the specific protected area in question. As a result, those are ways in which you can mitigate the impact to their ecology and create a buffer zone in which you would still allow for tanker traffic to move though.

**Senator Manning:** I know in Newfoundland and Labrador and Placentia Bay, as an example, we have a corridor where tankers travel back and forth. When they reach a certain point there are tug boats. Would a sensitive sea area include the establishment of a corridor?

**Mr. Henry:** You could do that, yes.

**Senator Gagné:** Thank you. I was just wondering, pertaining to the protected sensitive sea areas. You mentioned the Galapagos, was that actually in effect after the tanker *Jessica* oil spill? Was it subsequent to that spill that they designated it as a protected sea area?

servent à concilier la nécessité de naviguer dans la zone avec celle d'en préserver l'intégrité écologique.

**Le sénateur Manning :** Il y a eu énormément de discussions sur la protection des zones marines sensibles. Vous venez de répondre à cette question. Nous savons que le projet de loi prévoit une interdiction, un moratoire. J'aimerais que vous précisiez, à l'intention des personnes qui nous écoutent, ce qui est considéré comme une zone marine sensible protégée. Tout d'abord, à quoi s'applique cette désignation?

Par ailleurs, je reviens à la question du sénateur Plett sur les risques pour la côte Ouest en comparaison avec les risques pour la côte Est. Je viens de la côte Est, plus précisément de Terre-Neuve-et-Labrador. Quand je suis assis dans mon salon, je peux voir passer des pétroliers. J'habite à côté de la deuxième colonie d'oiseaux marins en importance en Amérique du Nord. Bon an mal an, on dénombre en moyenne de 500 à 600 icebergs. Considèreriez-vous qu'il y a davantage de risques sur la côte Est que sur la côte de la Colombie-Britannique?

**M. Henry :** Je peux certainement dire que les risques diffèrent pour ce qui est des icebergs dans les zones de navigation, mais je ne peux confirmer que les risques sur la côte nord de la Colombie-Britannique soient plus grands que sur la côte atlantique.

**Le sénateur Manning :** Qu'en est-il des zones marines sensibles protégées? Donnez-nous une idée de ce qu'exige la protection de ces zones.

**M. Henry :** Il faut suivre un processus bien établi pour créer une zone marine sensible protégée. Le gouvernement du Canada doit présenter une demande à cet égard. En fait, ces zones ont été créées pour gérer l'augmentation du trafic de pétroliers dans certaines zones. Cela signifie que des restrictions au trafic maritime et des lignes directrices précises ont été mises en place en fonction de chaque zone protégée concernée. Bref, il s'agit de mesures visant à atténuer l'impact écologique et à créer une zone tampon dans laquelle on permettrait quand même le passage de pétroliers.

**Le sénateur Manning :** À Terre-Neuve-et-Labrador, notamment à la baie Placentia, par exemple, il y a un corridor où circulent les pétroliers. Lorsque les navires arrivent à un certain point, des remorqueurs entrent en action. Une zone marine sensible comporterait-elle un tel corridor?

**M. Henry :** C'est effectivement une possibilité.

**La sénatrice Gagné :** Merci. C'est une question que je me posais en ce qui concerne les zones marines sensibles protégées. Vous avez mentionné les îles Galapagos. A-t-on prévu là-bas une telle zone après le déversement d'hydrocarbures du pétrolier *Jessica*? La création d'une zone marine protégée a-t-elle fait suite à ce déversement?

**Mr. Henry:** It's a great question. I can't answer you with confidence because I don't know that specifically about the case. What I do know is that this mechanism was designed largely as a resolution that came out of the international conference on tanker safety.

**Senator Gagné:** I was just trying to find the answer, but I couldn't find it so that's why I'm asking. There was a spill that devastated the area in 2001. It has been awhile, so I am not sure if it's before or after.

**Mr. Henry:** I'm not sure.

**Senator Gagné:** Bill C-48 singles out a very clear policy choice about where crude oil can be exported on the B.C. coast. Actually, we're going to ship only from the south coast. If Canada restricts the options for export, it will add costs and could complicate the development of our oil resources. Is that cost worth the benefit relative to the risk?

There was an assessment done. There was an analysis completed by the Coastal First Nations that identified that the cost of one spill could exceed the benefits derived to the community over the project's lifetime. I'd like your view on that.

**Mr. Schumann:** There is always that question of the risk of an accident. My question is then: Do we create a bubble for all exports? Now you want to move tanker traffic down to the south. Well, what if there's an accident down there? What about the orca pods? Will they be affected? Is that a risk? Where do you draw the line on risk?

You have to test the cost assessment. One accident you can never justify; it's one accident. It will be a horrible thing. We have things in place to mitigate it as quickly as we can to deal with it, and we have safeguards. You can add more safeguards, like protection zones. You never want an accident but what stops an accident happening here? If there's an accident in the north of the St. Lawrence, what about the belugas? Off the coast of Newfoundland, if there's an accident there, what happens to the fishing and the migratory birds?

**Senator Gagné:** What happens to the livelihood of all the Indigenous communities?

**Mr. Schumann:** Agreed, but back to what you said earlier, although the ships from Alaska aren't in that zone, outside the zone, if there's a tanker spill, it will still affect them. It will.

**M. Henry :** C'est une excellente question. Je ne peux vous répondre avec certitude, car je ne connais pas le dossier à fond. Je sais néanmoins que cette mesure a principalement été élaborée dans la foulée des résolutions de la Conférence internationale sur la sécurité des navires-citernes.

**La sénatrice Gagné :** J'essayais simplement de trouver la réponse, mais comme je n'y suis pas arrivée, j'ai posé la question. Un déversement d'hydrocarbures a dévasté la région en 2001. Comme cette catastrophe est survenue il y a un certain temps, je ne sais pas si la zone a été créée avant ou après.

**M. Henry :** Je ne suis pas certain non plus.

**La sénatrice Gagné :** Le projet de loi C-48 est axé sur une politique très claire en ce qui concerne le transport du pétrole brut au large de la Colombie-Britannique. En fait, les pétroliers ne pourront circuler que le long de la côte sud. Si le Canada limite les possibilités de transport pour l'exportation, les coûts augmenteront et l'exploitation de nos ressources pétrolières pourrait se compliquer. Le jeu en vaut-il la chandelle si on tient compte des risques?

Une évaluation a été réalisée. Les Premières Nations côtières ont effectué une analyse qui a permis de conclure que les répercussions négatives, notamment financières, d'un déversement pourraient être supérieures aux avantages que tirerait la population pendant la durée du projet. Quel est votre point de vue à ce sujet?

**M. Schumann :** Les risques d'accident demeurent toujours un enjeu. Voici donc ma question. Faut-il imposer des conditions particulières en ce qui concerne les exportations? Maintenant, le gouvernement souhaite limiter la circulation des pétroliers à la côte sud. Que se passera-t-il s'il survient un accident dans cette zone? Qu'arrivera-t-il aux populations d'épaulards? Seront-elles affectées? Y a-t-il un risque à cet égard? Où trace-t-on la limite en ce qui concerne les risques?

Il faut vérifier l'évaluation des coûts. Aucun accident n'est justifiable. En soi, c'est une catastrophe. Des mesures de protection ont été prévues et un plan d'intervention est en place pour minimiser le plus rapidement possible les conséquences d'un accident. On peut ajouter des mesures de protection, comme des zones protégées. Un accident n'est jamais souhaitable, mais qu'est-ce qui peut empêcher une telle éventualité? Advenant un accident dans le nord du Saint-Laurent, qu'arriverait-il aux bélugas? Et si cela se produisait au large de Terre-Neuve, qu'arriverait-il à l'industrie de la pêche et aux oiseaux migrateurs?

**La sénatrice Gagné :** Quelles seraient les conséquences sur la subsistance des communautés autochtones?

**M. Schumann :** Je partage votre avis. Cependant, si je reviens à ce que vous avez dit plus tôt, même s'il n'y a pas de navire de l'Alaska dans cette zone — ils sont à l'extérieur —,

There is always a risk. The question is: Where do you draw a line on that risk? You've drawn a line on one particular part of Canada. What about Churchill, Manitoba, with the ice going down there? People talk about shipping out through the Hudson Bay. Are we going to stop that from happening in the future?

I can't fully answer your question, but where do you draw the line? If you close it in one area, what about other areas? Do you shut down Churchill or outside the Port of Vancouver? And what about the northern St. Lawrence? It keeps going and going? The question is, where is that fine line drawn? I can't answer that fully, but those are things that must be fully considered. I don't think that this bill has fully considered that.

**Senator Dasko:** I have a question about the existing moratorium on tanker traffic.

If this bill doesn't go ahead, what is your view of that moratorium? Does it die? What happens to it? How does that work? Sorry, I mean the exclusion zone. Does the existing voluntary exclusion zone disappear? What happens to it if there's no bill? What happens to that zone?

**Mr. Schumann:** I can't answer that.

**Senator Dasko:** It dies, right? I'm just asking.

**Mr. Henry:** I don't think we could answer.

**Senator Dasko:** So, you're not sure what happens to it?

**Mr. Schumann:** No.

**Mr. Henry:** No.

**Senator Dasko:** I have a question for Mr. Henry. We often talk about how the economy and the environment are not supposed to be at loggerheads with each other, and if we develop and we can do both it all sounds terrific. Yet, here we are, where it's clearly a choice of economic development versus the others.

You are the Director of Natural Resources and Environmental Policy at a business organization, the Canadian Chamber of

advenant un déversement, ces communautés seraient affectées. C'est certain. Il y a toujours un risque. Il faut se demander où placer la limite pour ce qui est des risques. Le gouvernement entend imposer une limite dans cette région particulière du Canada, mais que prévoit-il faire au sujet de Churchill, au Manitoba, où les glaces commencent à disparaître? Certains commencent à envisager de faire du transport à partir de la baie d'Hudson. Va-t-on s'opposer à ce projet dans l'avenir?

Je ne peux pas répondre entièrement à votre question, mais où faut-il placer la limite? Si on interdit la circulation de pétroliers dans une région, qu'arrivera-t-il ailleurs? Faut-il interdire la circulation à Churchill ou à l'extérieur du port de Vancouver? Et que fait-on en ce qui concerne le nord du Saint-Laurent? Le même problème ne fait que resurgir ailleurs. Il faut donc se demander où tracer cette limite ténue? Je ne peux répondre avec précision à cette question, mais il faut certainement prendre ces facteurs en compte. Or, je ne pense pas que ce projet de loi en tienne pleinement compte.

**La sénatrice Dasko :** J'ai une question concernant l'actuel moratoire sur le trafic de pétroliers.

Quel est votre point de vue sur le moratoire si ce projet de loi n'est pas adopté? Se terminera-t-il? Qu'arrivera-t-il? Comment procédera-t-on? Désolée, je parlais de la zone d'exclusion. La zone actuelle d'exclusion volontaire disparaîtra-t-elle? Qu'arrivera-t-il à défaut d'une loi habilitante? Qu'arrivera-t-il à cette zone?

**M. Schumann :** Je ne peux répondre à cette question.

**La sénatrice Dasko :** Le moratoire prendra fin, n'est-ce pas? Je ne fais que demander.

**M. Henry :** Je pense que nous ne sommes pas en mesure de répondre.

**La sénatrice Dasko :** Autrement dit, vous n'êtes pas certains de ce qui arrivera au moratoire?

**M. Schumann :** Non.

**M. Henry :** Non.

**La sénatrice Dasko :** J'aimerais poser une question à M. Henry. On dit souvent que les intérêts économiques et les objectifs environnementaux ne doivent pas être en conflit, et qu'il est fantastique que le développement économique se fasse dans le respect de l'environnement. Pourtant ici, nous sommes de toute évidence confrontés à un choix entre le développement économique et les autres aspects de la question.

À titre de directeur, Ressources naturelles et politique environnementale d'une organisation commerciale, soit la Chambre de commerce du Canada, pouvez-vous nous dire si dans la plupart des dossiers que vous traitez il faut choisir entre

Commerce. Are most of the issues you deal with like this sort of one or the other? You work in this area.

**Mr. Henry:** It's a good question. I think this is part of the question about whether we can actually make it so we are not at loggerheads. It comes back to that question of risk: how we manage risk, how we manage development and how, at the same time, we ensure we have strong environmental stewardship.

The Canadian Chamber of Commerce is committed to that honour principle. We have members from all kinds of sectors who have very different projects and who carry on different types of development. In many respects you might be surprised at some of the members who are actually engaged in environmental stewardship on a daily basis and on a pretty important basis.

Circling back to the question of risk and how we evaluate that, no one wants a risk-free food system. That means we don't eat. I think that in many respects you can't guarantee it.

This is where we're coming from on this point. Broadly, the way this bill is currently designed, it seems to exacerbate the risks without fully measuring them, understanding them and deciding what measures are in place. I don't think it is necessarily the case that we are talking about economic development solely at the expense of local ecology. All the measures, the innovation and new technologies we've tried to outline today are an attempt to strike that balance. This is the balance between making sure the local ecology is preserved, the risks to that ecology are the lowest in the world and, at the same time, carrying on with economic development, which is necessary to most of those communities in that region.

**Mr. Schumann:** More than the economy itself, here are a bunch of First Nation bands that are going to own a pipeline project, a corridor. Opportunities for employment will be immense for them for life-earning jobs. This is also for future jobs down the road, where people need the necessary skills and training to work on these projects. It's not just the economy here and now. This will have a lasting impact on our membership and on the people who are highly skilled to work on these projects. These people want to stay in Canada. We have members now who have gone down to the United States to work because good projects are running out.

Eagle Spirit is an opportunity for the First Nations in that corridor to control their destiny in many ways. This is something we've never seen in Canada. This is almost a nation-building project if they are allowed to go ahead and build this. The lasting impact on our economy, the livelihood of people and what it means is a huge question that can't be taken lightly.

deux options, comme dans le cas qui nous intéresse ici. Vous évoluez dans le domaine.

**M. Henry :** C'est une question pertinente. Il faut se demander s'il est possible qu'il n'y ait pas de conflit entre l'économie et l'environnement. Cela nous ramène à la question des risques. Comment peut-on gérer les risques, le développement et, parallèlement, assurer une solide gestion environnementale?

La Chambre de commerce du Canada s'est engagée à respecter ce principe d'équilibre. Notre organisation compte des membres de tous les secteurs qui mettent de l'avant des projets très différents et qui réalisent divers types de développement. À bien des égards, vous seriez surpris du niveau considérable d'engagement de certains de nos membres sur le plan de la gestion environnementale au quotidien.

Pour en revenir à la question des risques et de la façon de les évaluer, je souligne que personne ne voudrait d'un système alimentaire qui ne présente aucun risque. Pour avoir une sécurité alimentaire totale, il faudrait ne pas manger. J'estime qu'en général, il est impossible d'éviter les risques.

Voilà notre position à cet égard. Dans sa forme actuelle, le projet de loi semble exacerber les risques sans bien les cerner et en prendre la pleine mesure et sans tenir compte des mesures en place. Je ne pense pas que le problème tiende uniquement au fait que le développement économique se fasse au détriment de l'environnement. Toutes les mesures, notamment en matière d'innovation et de nouvelles technologies, dont nous avons fait mention aujourd'hui visent à établir un équilibre. Ce qui importe pour la plupart des collectivités de cette région c'est l'équilibre entre le respect de l'environnement local, la réduction maximale des risques écologiques et le développement économique.

**M. Schumann :** Outre l'aspect économique, il faut souligner qu'un groupe de Premières Nations sera propriétaire d'un projet de pipeline, d'un corridor. D'énormes possibilités d'emploi permettront aux gens de ces communautés de gagner leur vie. Dans l'avenir, ces projets offriront des emplois qui nécessiteront des compétences et une formation particulières. Les retombées économiques ne se limitent pas à l'immédiat. Ces projets auront des répercussions durables pour les travailleurs hautement qualifiés. Ces gens souhaitent rester au Canada. Certains de nos membres sont allés travailler aux États-Unis parce qu'il y a moins de projets intéressants au Canada.

Eagle Spirit offre aux Premières Nations dans ce corridor la possibilité de prendre leur destinée en main à bien des égards. C'est un précédent au Canada. Ce projet permettra presque l'édification d'une nation si le gouvernement donne le feu vert à sa réalisation. Il aura des retombées à long terme sur l'économie et la qualité de vie des gens. Il s'agit d'un enjeu énorme qu'on ne peut prendre à la légère.

**The Chair:** I'd like to finish by quarter to the hour, so snap to it.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** First, thank you for joining us today. My first question is for Mr. Campbell and Mr. Henry. Can the Eagle Spirit pipeline be completed if Bill C-49 is passed as it stands?

**Mr. Henry:** No.

**Mr. Schumann:** No.

**Senator Boisvenu:** Is it realistic to believe that the project can be carried out if its ultimate objective is in the Vancouver bay?

**Mr. Henry:** No.

**Mr. Schumann:** No.

**Senator Boisvenu:** I want you to explain, in two minutes, what this means for positions such as engineers and architects, and for all professional positions in the oil industry. How does this project contribute to job creation?

[*English*]

**Mr. Campbell:** In numbers?

**Senator Boisvenu:** In the long term.

**Mr. Campbell:** I think the best way to look at projects of this nature is with all of those other benefits that come with them. What I mean by that is a large pipeline begets smaller pipelines. Job creation to be able to supply the resources and shipping on these larger pipelines and the upstream work that takes place in regions like Fort McMurray means the consequences and benefits of projects of this scale are difficult to put actual numbers to.

That's what we have to keep in mind when you talk about a project and whether that particular project goes ahead. You're looking at it with blinders on if you're just thinking the consequences of that particular project not going ahead are a set number of jobs when in reality, if that project were to go ahead, the indirect jobs associated with our resource industry in the province of Alberta are far greater than just those that are directly related to a specific pipeline project.

**Senator Busson:** I have two questions, and one is for my friends on the pipeline project.

**Le président :** Comme j'aimerais terminer un quart d'heure avant l'heure, je vous prie d'être bref.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** D'abord, merci beaucoup de votre présence parmi nous aujourd'hui. Ma première question s'adresse à MM. Campbell et Henry. Est-ce que le pipeline Eagle Spirit pourra être réalisé si le projet de loi C-49 est adopté tel quel?

**M. Henry :** Non.

**M. Schumann :** Non.

**Le sénateur Boisvenu :** Est-ce qu'il est réaliste de croire que ce projet pourra être réalisé si sa finalité est dans la baie de Vancouver?

**M. Henry :** Non.

**M. Schumann :** Non.

**Le sénateur Boisvenu :** J'aimerais que vous puissiez me dire, en deux minutes, ce que cela représente pour les postes comme les ingénieurs et les architectes, ainsi que tous les postes professionnels qu'on retrouve dans le domaine pétrolier. Que représente ce projet au chapitre de la création d'emplois?

[*Traduction*]

**M. Campbell :** En chiffres?

**Le sénateur Boisvenu :** À long terme.

**M. Campbell :** À mon avis, la meilleure façon d'aborder les projets de cette nature consiste à tenir compte de toutes les retombées qui y sont associées. Je veux dire par là que la construction de grands pipelines entraîne celle de petits pipelines. Compte tenu de la création d'emplois pour fournir les ressources et pour acheminer le pétrole par ces grands pipelines, et du travail qui se fait en amont dans des régions comme Fort McMurray, il est difficile de traduire en chiffres, les retombées des projets de cette envergure.

Voilà ce qu'il faut garder à l'esprit quand on discute d'un projet et qu'il faut décider s'il ira de l'avant. On n'a qu'une vue partielle de la situation si on estime que le rejet d'un projet a uniquement des conséquences sur un nombre précis d'emplois. En réalité, si le projet allait de l'avant, le nombre d'emplois indirects liés à l'industrie des ressources naturelles en Alberta serait nettement supérieur à celui des emplois directement liés au projet lui-même.

**La sénatrice Busson :** J'ai deux questions dont l'une s'adresse aux gens qui travaillent sur le projet de pipeline.

A number of colleagues in the room and I were at a Fisheries Committee meeting yesterday dealing with another important bill. And the mayor of Lax Kw'alaams talked to us about the plight of his community and the community of Metlakatla, which is part of Grassy Point. He said the people in his community were starving. I don't think they were starving, but they were desperate. He was quite emotional about the economic plight of the people in his community.

I'm from British Columbia, and my husband and I spend a lot of time around Prince Rupert. One of the things that struck me, coming from another small town in British Columbia, is the number of young people who are aimlessly walking up and down the street in Prince Rupert.

The jobs that you talk about for this pipeline, are they entry level? Would they be jobs for which you could hire kids off the street, kids who wouldn't have to go away to trades school in order to be useful in that industry? How do you hire locally?

**Mr. Campbell:** The advantage of these initiatives — and this is not something new to the Eagle Spirit project — that are taken when you involve unionized labour is you get the benefit of the unionized training centres that are spread out provincially throughout this country. We want the entrants to be successful.

To answer your question, no, they're not jobs you can just walk into, but we take the necessary steps on the front end to ensure they get that orientation and that level of training. It quickly tells those people providing the training where that skill set may best be placed. The last thing we want is a young Indigenous person to come on one of these projects and be set up for failure.

So we want to, on the front end, have already made a decision with respect to the skill set and where it may best fit for that individual to succeed.

That's a big part of it. It's not simply a matter of saying, "Here is your hard hat and your boots and you're going to work." This is risky; this is construction. There's risk involved in going to work on a construction project. We ensure that safety training is provided to all individuals and then, again, the level of training.

**Mr. Schumann:** There are spin-off jobs, and Patrick has touched on that. Within the communities themselves, they are going to need workers to help with deliveries and other things. The spin-off jobs can be tremendous. If you look at previous projects — and we can give you some listings — through project

Hier, plusieurs collègues ici présents et moi avons participé à une séance du Comité des pêches qui examine un autre projet de loi important. Le maire de Lax Kw'alaams a fait état des difficultés auxquelles sont confrontées sa communauté et celle de Metlakatla, à proximité de Grassy Point. Il a affirmé que les gens de sa communauté crèvent de faim. Je ne pense pas que ce soit le cas, mais ils sont désespérés. C'est avec beaucoup d'émotion qu'il a parlé des problèmes économiques des gens de sa communauté.

Je viens de la Colombie-Britannique et mon époux et moi avons passé beaucoup de temps dans la région de Prince Rupert. Comme je suis d'une autre petite localité de la Colombie-Britannique, j'ai été frappée par le nombre de jeunes qui arpentent sans but les rues de Prince Rupert.

Les emplois dont vous parlez et qui découleraient de la construction de ce pipeline sont-ils de niveau débutant? S'agirait-il d'emplois pour lesquels on pourrait embaucher des jeunes qui sont désœuvrés, sans devoir les former dans une école de métier, pour qu'ils puissent travailler dans ce secteur de l'industrie? Comment se fait l'embauche sur le site d'un projet?

**M. Campbell :** L'avantage, quand les employés sont syndiqués — et cela ne vaut pas seulement pour le projet Eagle Spirit —, c'est qu'on peut tirer parti des centres de formation que détiennent les syndicats un peu partout au pays. Nous voulons que les gens qui viennent travailler chez nous y réussissent.

Pour répondre à votre question, non, ce ne sont pas des emplois qu'on peut occuper sans préparation, mais nous faisons tout ce qu'il faut pour que les gens que nous embauchons sachent où ils s'en vont et qu'ils soient formés adéquatement. Les formateurs savent très rapidement comment tirer parti des compétences de chacun. La dernière chose que nous voulons, c'est qu'un jeune Autochtone connaisse un échec aussitôt arrivé sur nos chantiers.

Nous tenons à ce que, dès le départ, nous sachions quelles compétences sont requises et ce que chacun doit faire pour être le plus productif possible.

C'est déjà beaucoup. Il ne suffit pas de dire à quelqu'un : « Tiens, voici tes bottes et ton casque de protection, maintenant va travailler. » Ce serait risqué, parce qu'on parle après tout de chantiers de construction, et qui dit chantier de construction dit aussi risques. Nous veillons à ce que tous les employés suivent une formation sur la sécurité et soient formés adéquatement, comme je le disais.

**M. Schumann :** Il y a bien sûr des emplois indirects, et Patrick en a glissé un mot. Ailleurs dans la région, il faut des gens pour faire les livraisons, ce genre de choses. Les emplois indirects peuvent être très nombreux. Si je me fie aux projets que nous avons pu réaliser grâce aux ententes sur le marché du travail ou à celles sur les retombées locales, il y en a vraiment

labour agreements and community benefit agreements, the spin-offs have been tremendous. There are opportunities.

**Mr. Henry:** Just very quickly, it's that consideration of the value chain throughout. Ports alone in Canada yield about \$30 billion annually. So if there's more activity in the port in Prince Rupert, that's a job site. In addition, when it comes to procurement, at the moment Suncor procures 10 times as much from Indigenous communities as the federal government.

So these projects create those opportunities too, and allow for Indigenous businesses to take root. It's not simply a matter of working on the pipeline. It's a matter of creating economic opportunities for long-standing, sustainable businesses that are Indigenous-run.

**Senator McCoy:** I imagine your members were active on the Northern Gateway pipeline.

We had the evidence of the Aboriginal Equity Partners here, and they put on the record that their 31 communities were going to own one third of the equity in that pipeline, which would be, presumably, roughly equal to the Eagle Spirit project. They were going to get \$2 billion a year, and they figured out that was \$18,000 a year per family in their communities.

Maybe that gives you some idea, Senator Cormier, of what a third of a pipeline that size would bring. What it doesn't do is talk about the construction jobs. But I think that we could ask you, perhaps, to go into the evidence in front of the NEB, because there would be cost-benefit analyses for the Northern Gateway and the TMX. Just as you said a moment ago, there have been previous examples. You could probably point us in the right direction as to what was typical in projects of this kind. That could be a big help.

There are 35 communities here that would be getting, presumably, \$54,000 for each family for owning the Eagle Spirit pipeline — that's pure speculation — as opposed to 10 communities that are not getting the risks that they suffer every day looked at properly by the governments. It doesn't seem like a good deal, senator.

**The Chair:** Do you have comments?

**Mr. Schumann:** If you want, we can look and see what we can find and send it to the committee.

**The Chair:** You don't have to answer this, but it's going to be a more politically charged question.

beaucoup. Je pourrai vous fournir des chiffres si vous le souhaitez. Les possibilités sont là.

**M. Henry :** Un mot, très rapidement. Il faut tenir compte de la chaîne de valeur du début à la fin. À eux seuls, les ports du Canada représentent environ 30 milliards de dollars par année. Alors si le port de Prince Rupert est plus achalandé, les emplois suivront. Pour ce qui est de l'approvisionnement, à l'heure où on se parle, les achats effectués par Suncor auprès de fournisseurs autochtones sont 10 fois plus élevés que ceux du gouvernement fédéral.

Bref, c'est une réaction en chaîne, et de nombreuses entreprises autochtones peuvent voir le jour grâce à ces projets. Il ne faut pas compter seulement les emplois directement liés au pipeline. Il faut aussi tenir compte des retombées économiques qui permettront aux entreprises autochtones de perdurer.

**La sénatrice McCoy :** J'imagine que vos membres ont participé au projet Northern Gateway.

Les représentants d'Aboriginal Equity Partners nous ont dit que les 31 communautés autochtones qui composent le groupe étaient censées détenir le tiers des actions dans ce pipeline, ce qui, si je ne m'abuse, correspond grosso modo au projet Eagle Spirit. Ces 31 communautés autochtones devaient recevoir 2 milliards de dollars par année. Selon leurs calculs, cela aurait représenté 18 000 \$ par année par famille.

Voilà qui devrait vous donner une idée, sénateur Cormier, de ce que peut représenter le tiers d'un pipeline d'une telle envergure. Cela ne tient toutefois pas compte des emplois dans le secteur de la construction. J'aurais presque envie de vous inviter à consulter les témoignages entendus par l'Office national de l'énergie, parce qu'il doit y avoir des analyses coûts-avantages pour Northern Gateway et Trans Mountain. Comme vous venez de le dire, il y a des précédents. Vous pourriez alors nous orienter dans la bonne direction et nous dire ce qui ressort de ce type de projets, quelles en sont les similitudes. Ce serait extrêmement utile.

Dans le cas qui nous occupe, 35 communautés autochtones pourraient recevoir 54 000 \$ par famille si elles étaient propriétaires du pipeline Eagle Spirit — je dis un chiffre comme ça —, alors que, de l'autre côté, 10 communautés sont incapables de convaincre les gouvernements d'évaluer adéquatement les dangers qui pèsent sur elles au quotidien. Cela ne me dit rien qui vaille, sénateur.

**Le président :** Souhaitez-vous répondre?

**M. Schumann :** Nous pouvons vérifier, si vous voulez. Nous ferons parvenir le résultat de nos recherches au comité.

**Le président :** Vous n'êtes pas obligés de répondre à la prochaine question, parce que j'admets qu'elle sera chargée politiquement.

A pipeline is the future. In other words, people who decide to build a pipeline today aren't building the pipeline just for today; they're building it for the future.

Is this blockade of tanker traffic a step to prevent future development of oil sands in Fort McMurray and northern Alberta?

**Mr. Campbell:** It could be exported out of that region, absolutely.

**Mr. Henry:** With the threshold that's currently placed, we'd still be in the world where we could only realistically export to the United States, so as a result, yes, it's huge.

**The Chair:** Thank you very much, gentlemen. Thank you for attending the meeting and appearing here this evening.

For our second panel this evening, we're pleased to welcome, from Eagle Spirit Energy Holding Ltd., Mr. Calvin Helin, Chairman and President; and from the Eagle Spirit Chiefs Council Group, Mr. Kenneth Brown, Spokesperson. Thank you both for participating and coming before us.

**Calvin Helin, Chairman and President, Eagle Spirit Energy Holding Ltd.:** [*Indigenous language spoken*]. Thank you for the opportunity to present here today. I'll be seeking to follow the advice of the famous Apache chief Cochise, who, when someone was about to get up to speak, said, "You must speak straight so that your words may go as sunlight into our hearts." I'm going to be speaking straight, and it's up to you to tell me whether or not the second part is true.

I am from Lax Kw'alaams. I was brought up there. My dad is hereditary chief. One of the presenters referred to my brother, who is the chief or the mayor of our community. We have a detailed knowledge of what's going on on the ground there.

Eagle Spirit is a project that currently involves 35 First Nations. There will probably be more signing on. It will be 85 per cent owned by First Nations. It will be completely private sector financed. We're talking about a multi-pipeline corridor that has the value potential of between \$200 to \$400 billion.

We got involved in this project in the first place for a couple of reasons. First, as has already been alluded to by our partners in the labour industry, it has to do with having meaningful employment. One chief from B.C. said that the best social program is a job. The problem with First Nations across Canada is that there's 25 per cent unemployment in the working-age population on reserves.

Les pipelines sont un gage d'avenir. Autrement dit, quand on bâtit un pipeline, on ne pense pas seulement à aujourd'hui, on pense aussi à demain.

Est-ce que le moratoire sur les pétroliers est une tactique pour bloquer tout développement futur des sables bitumineux de Fort McMurray et du Nord de l'Alberta?

**M. Campbell :** C'est sûr qu'on pourrait alors l'exporter.

**M. Henry :** Si on veut être réaliste, dans l'état actuel des choses, nous serions encore obligés de tout exporter vers les États-Unis. Alors oui, le résultat serait énorme.

**Le président :** Merci infiniment, messieurs. Merci de vous être déplacés ici ce soir.

Pour la deuxième partie de la soirée, nous avons le plaisir d'accueillir le président du conseil et président d'Eagle Spirit Energy Holding Ltd., M. Calvin Helin, et le porte-parole du Conseil des chefs d'Eagle Spirit, M. Kenneth Brown. Merci à vous deux de vous être déplacés.

**Calvin Helin, président du conseil et président, Eagle Spirit Energy Holding Ltd. :** [*Le témoin s'exprime dans une langue autochtone.*] Merci de l'invitation. Je tâcherai ce soir de suivre les conseils du célèbre chef apache Cochise, qui disait toujours à ceux qui s'apprêtaient à prendre la parole: « Parle franc afin que tes mots soient comme les rayons du soleil et nous arrivent droit au cœur. » Personnellement, je m'engage à parler franc, et ce sera à vous de me dire si la deuxième partie du dicton s'est réalisée.

Je viens de Lax Kw'alaams. C'est là que j'ai été élevé. Mon père en est le chef héréditaire. Un des témoins a aussi parlé de mon frère, qui est le chef — ou le maire, si vous préférez — de notre communauté. Nous connaissons intimement la terre où nous vivons.

À l'heure où on se parle, 35 Premières Nations participent au projet Eagle Spirit, mais ce nombre risque fort d'augmenter. Eagle Spirit appartiendra à 85 p. 100 aux Premières Nations et il sera entièrement financé par le secteur privé. La valeur du corridor envisagé et des pipelines qu'il contiendra est évaluée entre 200 et 400 milliards de dollars.

Nous avons décidé d'embarquer dans ce projet pour plusieurs raisons. Pour commencer, il créera de nombreux emplois de qualité, comme l'ont déjà indiqué nos partenaires du secteur syndical. Un chef de la Colombie-Britannique a déjà dit qu'il n'y a pas de meilleur programme social que l'emploi. Le problème, c'est qu'au sein des Premières Nations du Canada, le taux de chômage parmi la population des réserves en âge de travailler s'élève à 25 p. 100.

When you compare that to the Great Depression, which at its highest point had 25 per cent unemployment, you start to get an understanding of how desperate things are in communities. When you go further north to where we are, we're talking about 90 per cent unemployment. The First Nations from those communities get a bit hot under the collar when they see what they view as potential policy that may take food off their tables being motivated by rich people with ideas about how to save the environment and the territories where they've been living for 10,000 years.

The question that many of them are asking is why this is being proposed for that particular part of Canada. Would such a proposal ever be made in Quebec, where there are 82,000 metric tonnes of oil being shipped per year? Why isn't it being proposed for Vancouver?

As part of my study, I've included an exhaustive study done by the federal government to examine the safest ports on the B.C. coast. In that study, the conclusion was the riskiest port to ship oil out of on the entire B.C. coast was where the Trans Mountain pipeline is shipping its oil to. It had a risk profile, if you look at the document, of 27 to 28. Where we'll be shipping from, Grassy Point, was considered the safest place. It had a risk profile of one to two. We sat in on the discussion and heard reference to evidence-based decision-making. Whatever happened to that study? What's motivating this in the first place?

When we look at the things that are taking place throughout our territory, the communities are saying they would like the opportunity to generate their own-source revenue. It's clear, from the history of colonization of Indigenous people, that various colonial powers throughout the world — and the English were masters at it — marginalized the local population by moving them off their traditional territories, undermining their governance structures and their cultures and making them completely dependent on the government.

It's a situation of debt slavery that our people are trying to get out of. All we need is to have access to the kinds of decisions that we feel are in our best interests.

A lot of First Nations feel that this government, in particular, is trying to pick winners and losers amongst First Nations. In reference to speaking about First Nations groups who oppose or are supportive of this bill, some of them are hundreds of kilometres away from our area. That's like saying B.C. should have the power to decide what goes on in Quebec. It doesn't make any common sense at all.

Are the beluga whales in the St. Lawrence Seaway worth less than the orcas out on the coast? To be talking about all these details about the environmental impacts when, at the same time, this government is proposing to ship oil out of one of the riskiest

Quand on sait que, pendant la Grande Dépression, le taux de chômage n'a pas dépassé 25 p. 100, on commence à comprendre à quel point la situation est désespérée. Dans le Nord, où nous sommes situés, le taux de chômage peut atteindre 90 p. 100. Disons que la moutarde monte souvent au nez des gens qui habitent dans ces communautés quand ils voient des gens bien nantis proposer des politiques susceptibles de leur enlever le pain de la bouche sous prétexte qu'ils ont leur propre idée de ce qu'il faut faire pour sauver l'environnement et les territoires occupés par les Premières Nations depuis 10 000 ans.

« Pourquoi viser cette partie-là du Canada en particulier? », voilà la question qu'ils sont nombreux à se poser. Oserait-on proposer la même chose au Québec, qui exporte pourtant 82 000 tonnes métriques de pétrole par année? Pourquoi pas Vancouver?

Pour mon étude, j'ai tenu compte d'une vaste étude menée par le gouvernement fédéral afin de déterminer les ports les plus sûrs de la côte britanno-colombienne. On y conclut que l'endroit le plus dangereux de toute la côte où exporter du pétrole est précisément celui où aboutit le pipeline Trans Mountain. Si on se fie au rapport de l'étude, cet endroit a obtenu une cote de risque de 27 sur 28. L'endroit que nous avons retenu, Grassy Point, était au contraire considéré comme le plus sûr de tous, avec une cote de seulement 1 ou 2 sur 28. Nous avons assisté aux discussions, et il a été question de décisions fondées sur des données probantes. Qu'est-il advenu de cette étude? C'est quoi, l'objectif?

Dans l'ensemble de notre territoire, les gens disent qu'ils veulent avoir les moyens de générer eux-mêmes leurs propres revenus. L'histoire de la colonisation des peuples autochtones nous a clairement appris que les colonisateurs de ce monde, et plus particulièrement les Anglais, ont toujours cherché à marginaliser les membres de la population locale en les expulsant de leurs territoires traditionnels, en sapant leurs structures de gouvernance et leur culture et en les rendant entièrement dépendants du gouvernement.

Il s'agit d'une forme d'esclavage dont les peuples autochtones veulent se libérer. Nous devons seulement avoir les moyens de prendre les décisions que nous jugeons être les meilleures pour nous.

Bon nombre de Premières Nations estiment que le gouvernement actuel cherche encore plus que les autres à faire des gagnants et des perdants parmi les Premières Nations. Certains groupes qui ont pris position sur le projet de loi — que ce soit pour ou contre — sont à des centaines de kilomètres d'ici. C'est comme si la Colombie-Britannique avait le pouvoir de décider d'un projet en sol québécois. Ça n'a aucun sens.

Les bélugas du Saint-Laurent sont-ils moins importants que les épaulards de la côte Ouest? Qu'on se chicane autant sur les conséquences environnementales du projet alors que le gouvernement envisage d'exporter le pétrole du pays à partir du

ports on the West Coast, is absurd. It does not make any sense whatsoever, given the fact that the Salish Sea is under consideration, I understand, to be designated as a World Heritage Site.

The first point I'd like to make is there was literally no meaningful consultation. The government lined up groups that were opposed to this, and they're saying those represent the entire people on the coast. Well, they're not.

Ken, my associate, will be speaking specifically to some of the measures that the First Nations are going to take, but what we've looked at — and what we're going to be forced to do if this ban goes into effect — is we will put our port in Hyder, Alaska and ship our oil out of the same Dixon Entrance area under an American flag, and the Canadian government can deal with the U.S. government, because the U.S. claims those waters. That's why there really isn't a moratorium in northern B.C., because the Canadian government would have to deal with the U.S. government. Robert Hage just released an article this week discussing that whole matter. I think the publication was *Policy Options*.

In our territory, a bunch of environmentalists got together from various places around the world. They decided they were going to make the Great Bear Rainforest — no one ever came to our community, not once. There was no consultation whatsoever in establishing the Great Bear Rainforest. When my uncle, in his traditional territory, gave up a huge piece of his territory to establish the Khutzeymateen Grizzly Bear Sanctuary, there was no consultation.

One of the environmentalists Tzaporah Berman said in her autobiography that she came up with the name "Great Bear Rainforest" while sitting in a cheap Italian restaurant in San Francisco. When that got back to the nine chiefs of our community, they were completely outraged. Then to have one of the environmental publications publish a picture and a story about the architects of the Great Bear Rainforest that included no Indigenous people, it's absurd.

What we're here to say is that as Canadians, does it make any sense that we find it's perfectly okay to have ships coming into the eastern coast from Nigeria and Saudi Arabia, when we have one of the most regulated industries in the world and when we are now shipping our gas and our oil down to the Gulf at a CO<sub>2</sub> cost that is five times what we are actually proposing through our project?

We have spent four or five years proposing protections of the coastline that would exceed the very minimal standards that Canada is now proposing for the Oceans Protection Plan. We will voluntarily comply with that.

port le plus dangereux de la côte est tout simplement absurde. C'est absolument insensé quand on sait que la mer des Salish pourrait être désignée site du patrimoine mondial.

Première des choses : il n'y a pas eu de consultations dignes de ce nom. Le gouvernement a rassemblé un paquet de groupes qui s'opposent à ce projet et considéré qu'ils représentaient l'ensemble de la population côtière. Eh bien c'est faux.

Mon associé, Ken, reviendra sur les mesures que les Premières Nations entendent prendre, mais si jamais le moratoire entre en vigueur, nous avons conclu que nous n'aurons d'autre choix que d'installer notre port à Hyder, en Alaska, et exporter notre pétrole à partir de l'entrée Dixon, en territoire américain. Ce sera alors au gouvernement canadien de s'entendre avec les autorités américaines, puisqu'elles revendiquent ces eaux comme étant les leurs. Il n'y aura jamais vraiment de moratoire dans la partie nord de la côte britanno-colombienne, parce que le Canada aurait alors affaire au gouvernement américain. Robert Hage a écrit un article cette semaine sur le sujet. C'était dans *Policy Options*, si ma mémoire est bonne.

Une poignée d'environnementalistes de partout dans le monde sont venus sur notre territoire et ont décidé de créer la forêt pluviale de Great Bear, mais personne n'est venu nous rencontrer — jamais. Il n'y a pas eu la moindre consultation. Il n'y en a pas eu non plus quand mon oncle a dû céder une vaste partie de son territoire traditionnel pour que soit créé le refuge à grizzlys Khutzeymateen.

Une de ces environnementalistes, Tzaporah Berman, affirme dans son autobiographie que le nom « forêt pluviale de Great Bear » lui est venu alors qu'elle était dans un restaurant italien bon marché de San Francisco. Quand les neuf chefs de notre communauté l'ont appris, ils étaient scandalisés. Qu'un grand média environnemental publie ensuite un reportage, avec photos et tout, sur les instigateurs de la forêt pluviale de Great Bear sans mentionner une seule fois les peuples autochtones, c'est absurde.

Les Canadiens trouvent-ils normal que personne ne s'offusque que des pétroliers en partance du Nigeria et de l'Arabie saoudite abordent sur la côte Est alors que le secteur pétrolier du Canada figure parmi les mieux réglementés du monde et que le transport du pétrole et du gaz jusqu'au golfe crée cinq fois plus de CO<sub>2</sub> que ne le ferait notre projet? Voilà le message que nous voulons transmettre.

Pendant quatre ou cinq ans, nous avons proposé toutes sortes de moyens de protéger la côte, et tous surpassaient les normes minimales que propose aujourd'hui le gouvernement fédéral dans son Plan de protection des océans, auquel nous nous conformerons de notre propre chef.

So the bottom line is that the groups we're working with are basically telling us that they need something. There are risks to everything, but we all understand that, and yet we will jump on a plane. Hopefully it's not a 737 MAX.

We feel there are measures in place to protect the coast. In fact, you now have tankers running right by Haida Gwaii every day outside their Voluntary Tanker Exclusion Zone. If one of them ever foundered, we wouldn't have the resources in place to do anything with it. The kind of ocean protection system that we're talking about is a spill prevention program, not a spill recovery operation.

I would encourage you to look through the brief that I prepared because I don't have time to go through all of this. Wrapping up, I just learned in travelling throughout Western Canada that it's not just Alberta that is ticked off with the kinds of policies that are being put forward by this government. In fact, I have been working with 300 First Nations, and we're working with the three Western provinces and the two northern territories to sign a natural resources accord.

We don't understand what kind of economy this government thinks we have in the West and the northern part of Canada. We have a natural resources economy, and Canada is one of the best examples in the world of responsible resource development. We will be signing an accord between those entities, essentially laying out responsible resource development the way we think it should be done.

We think that Bill C-48 should be rejected in its entirety. It's probably, as a lawyer, just on the surface of it, in breach of Charter rights by singling out a single area in Canada which creates economic harm and it doesn't anywhere else in the nation.

We think this can be done in a way that creates huge amounts of employment and economic opportunity, not just for Indigenous people but for all Canadians. Thank you.

**The Chair:** Thank you, Mr. Helin.

**Kenneth Brown, Spokesperson, Eagle Spirit Chiefs Council Group:** Thank you to everybody for giving me a chance to come speak today on a matter very critical to the coalition of First Nation communities that will be participating in the Eagle Spirit project that Calvin has been working on for the last five years.

Brevity isn't one of my strengths, unfortunately, but I'll try to be as succinct as I can about the issues at play. There are a lot of them.

En somme, les groupes avec qui nous collaborons nous disent essentiellement qu'ils ont besoin de quelque chose. Il y a toujours des risques à tout, personne ne dit le contraire, mais nous voilà prêts à sauter dans le premier avion venu. Espérons que ce n'est pas un 737 MAX.

Nous jugeons que des mesures pour protéger la côte sont déjà en place. D'ailleurs, tous les jours, il y a déjà des pétroliers qui naviguent à côté de l'archipel Haida Gwaii en restant en dehors de la zone d'exclusion volontaire. Si l'un d'entre eux devait s'échouer, nous n'aurions pas les ressources nécessaires pour intervenir. Le système de protection des océans en question est un programme de prévention des déversements et non de récupération d'hydrocarbures déversés.

Je vous encourage à consulter le mémoire que j'ai produit, car je n'ai pas le temps d'en présenter tout le contenu. Pour conclure, en voyageant dans l'Ouest canadien, je me suis rendu compte que ce n'est pas seulement l'Alberta qui est irritée par le genre de politiques qui sont proposées par le gouvernement. D'ailleurs, j'ai travaillé avec 300 nations autochtones en vue de conclure un accord sur les ressources naturelles avec les trois provinces de l'Ouest et les deux territoires du Nord.

Je me demande quelle sorte d'économie le gouvernement croit que nous avons dans l'Ouest et dans le Nord du pays. Notre économie est axée sur l'exploitation des ressources naturelles, et le Canada est l'un des pays les plus exemplaires en ce qui concerne l'exploitation responsable des ressources. Nous allons conclure avec ces entités un accord qui servira essentiellement à établir la façon dont nous envisageons l'exploitation responsable des ressources.

Nous croyons que le projet de loi C-48 devrait être complètement rejeté. En tant qu'avocat, je dirais, à première vue, qu'il va probablement à l'encontre des droits garantis par la Charte en isolant une région canadienne en particulier et en nuisant à son économie comme nulle part ailleurs au pays.

Nous croyons qu'on peut aller de l'avant de manière à créer énormément d'emplois et de perspectives économiques, non seulement pour les Autochtones, mais pour l'ensemble des Canadiens. Merci.

**Le président :** Merci, monsieur Helin.

**Kenneth Brown, porte-parole, Conseil des chefs d'Eagle Spirit :** Merci à tous de me donner la chance de venir témoigner aujourd'hui au sujet d'une question d'une importance capitale pour la coalition des communautés autochtones qui participeront au projet d'Eagle Spirit que Calvin prépare depuis cinq ans.

Malheureusement, la concision n'est pas une de mes forces, mais je vais m'efforcer d'être le plus bref possible au sujet des problèmes en cause, et ils sont nombreux.

I don't think it comes as any surprise to anybody here that the chiefs coalition categorically and unequivocally reject the merits of Bill C-48. There is a myriad of reasons why we reject the bill, both in substance and in its attempt at implementation. The crux of the matter for the communities is that it serves as a pretty significant impediment to the coalition bands being able to achieve self-sufficiency, self-reliance and economic independence through resource development.

I think that the imposition of Bill C-48 in many respects has also served to reinforce, I would say, some informed perspectives from First Nation elders and First Nation communities about the mendacious nature of our country's commitments and promises to First Nations peoples that haven't been honoured since antiquity. This is just another recycled example. So I'll drill into four or five examples, and I'll try to be as expeditious as I can.

First and foremost, the imposition of Bill C-48 is literally antithetical to the constitutionally protected rights that the Lax Kw'alaams First Nation has within their traditional territory. As everybody in this room knows, you cannot legislate away Aboriginal rights and title by simple legislation. That's just an inescapable fact.

Second, the Nisga'a First Nation is one of the coalition members of this group. There was a trilateral agreement in place between the federal government, the provincial government and the Nisga'a First Nation that gave them jurisdictional authority over their lands. They can govern as they deem fit and make rules and regulations, policies, procedures and carry out resource development, whatever they want. They are sovereign. I think this really flies in the face of that treaty in many respects.

Third, we could talk about the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples.

**The Chair:** Could you just slow down a bit? The interpreters are having a hard time keeping up with you and interpreting into French.

**Mr. Brown:** I'm happy to slow it down. I was worried we were going to be pedantic about the seven-minute timeline, but I'll slow it down.

**The Chair:** Do your best.

**Mr. Brown:** I can slow down. I'm happy to do it. Just trying to consolidate a lot of material.

**The Chair:** And we are very interested in hearing it, Mr. Brown.

Je crois que personne ne sera étonné d'apprendre que la coalition des chefs rejette catégoriquement et sans équivoque le bien-fondé du projet de loi C-48. Nous rejetons la teneur du projet de loi et ses modalités d'application pour une foule de raisons. Pour les communautés concernées, le principal problème est que le projet de loi impose un obstacle considérable à la coalition des bandes qui veulent assurer leur autonomie et leur indépendance économique grâce à l'exploitation des ressources.

À bien des égards, j'estime que l'imposition du projet de loi C-48 a aussi eu pour effet de confirmer l'opinion éclairée des aînés et des communautés des Premières Nations à l'égard de la nature mensongère des engagements et des promesses envers les peuples autochtones dont notre pays ne s'acquitte pas depuis des temps anciens. Ce projet de loi n'est qu'un exemple parmi tant d'autres. Je vais donc donner quatre ou cinq exemples et j'essaierai d'être le plus bref possible.

Premièrement, l'imposition du projet de loi C-48 va complètement à l'encontre des droits garantis par la Constitution qui sont conférés à la nation des Lax Kw'alaams sur leur territoire traditionnel. Comme toutes les personnes ici présentes le savent, on ne peut pas retirer des droits et des titres autochtones par simple voie législative. C'est tout simplement indéniable.

Deuxièmement, la nation des Nisga'a fait partie de la coalition. Or, selon un accord trilatéral entre le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et la nation des Nisga'a, cette dernière détient un pouvoir juridique sur son territoire. Elle peut mener ses affaires comme bon lui semble, adopter des règles, des règlements, des politiques et des procédures, et exploiter ses ressources comme elle le veut. C'est une nation souveraine. J'estime que l'imposition de ce projet de loi va à l'encontre de ce traité à bien des égards.

Troisièmement, nous pourrions parler de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones.

**Le président :** Pourriez-vous ralentir un peu? Les interprètes ont de la difficulté à vous suivre et à interpréter vos propos en français.

**M. Brown :** Je serais ravi de parler plus lentement. Je craignais que l'on s'en tienne rigoureusement à la limite de sept minutes, mais je vais ralentir.

**Le président :** Faites de votre mieux.

**M. Brown :** Je peux ralentir. J'en serais ravi. J'essaie seulement de fournir un compte rendu condensé sur une foule de sujets.

**Le président :** Quant à nous, nous aimerions beaucoup entendre ce que vous avez à dire, monsieur Brown.

**Mr. Brown:** I'll slow it down and go with the third point, which is the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples. Ostensibly the country supports that declaration. Ostensibly our Prime Minister supports that declaration. It's our view that Bill C-48 in no way, shape or form harmonizes with the principles of that declaration.

Pivoting to reconciliation, which is I think another example. Bill C-48 in no way comports or aligns with the spirit and intent of the reconciliation agenda that for many First Nations has been offered as a panacea to First Nation inequities in this country. So I think those are four substantive examples.

Pivoting to marine tanker safety. I'm sure that you have heard these narratives so often. I apologize if I'm recycling stuff that you have heard. You are probably getting tired of hearing the same things. From the 35 First Nation coalition perspective, there is no empirical evidence or data to justify such an authoritarian policy prescription overreach by this federal government. As everybody here knows — and it has been said numerous times — there are ubiquitous amounts of oil tanker traffic on the eastern and the western seaboard. It's incredibly offensive to the participating First Nation communities. They feel minimized and marginalized because it's almost as if there is no recognition by the federal government that these First Nation communities have immense discernment and wisdom with respect to ecology and sustainability.

Ecology and sustainability are paramount tenets to any project that this coalition is going to participate in. The notion that ecological sustainability and economic development are mutually exclusive does not carry any weight with me. I'm privy to projects. I have seen what happens in the communities. It doesn't carry any weight. It's a matter of fact; it's not true.

I provided you with some context on specific issues. I think it's important because sometimes — and I say this with great respect to everyone here — you can be in a bit of a bubble when you live in a wonderful city like Ottawa. You're at the epicentre of all the power structure.

If you look at what is happening in First Nation communities, I think it's important for me to express this to you so that you can understand the urgency of the coalition of First Nation bands that want to move this project forward. You have exponentially higher rates of drug and alcohol addiction, exponentially higher rates of suicide, disproportionate levels of unemployment, illiteracy rates through the roof.

It is no secret to anyone here that you have a deteriorating and often failing housing situation and infrastructure. I read recently in a *Maclean's* magazine article — it was an older one from 2016 — how infant mortality rates in First Nation communities

**M. Brown :** Je vais ralentir et passer au troisième sujet, soit la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. En apparence, le pays appuie cette déclaration. Le premier ministre semble y être favorable. Or, nous croyons que le projet de loi C-48 ne respecte d'aucune façon les principes énoncés dans cette déclaration.

Je crois que la réconciliation est un autre aspect à considérer. Le projet de loi C-48 n'est aucunement conforme à l'objectif derrière les efforts de réconciliation, qu'on a présentés aux Premières Nations comme une solution miracle aux inégalités dont souffrent les Autochtones du pays. Voilà donc quatre exemples que je juge importants.

Passons à la sécurité des pétroliers. Je suis sûr que vous avez entendu ces arguments très souvent, alors je m'excuse si je répète des choses que vous avez déjà entendues. Vous êtes probablement fatigués d'entendre le même discours. D'après la coalition des 35 nations autochtones, aucune donnée concrète ne peut justifier l'imposition d'une politique aussi autoritaire et excessive par le gouvernement fédéral. Comme toutes les personnes ici présentes le savent — on l'a dit à maintes reprises —, d'innombrables pétroliers circulent au large de la côte Est et de la côte Ouest. L'approche est extrêmement offensante pour les communautés autochtones participantes. Ces gens se sentent négligés et marginalisés, car le gouvernement fédéral donne presque l'impression de ne pas reconnaître que ces communautés autochtones font preuve d'énormément de discernement et de sagesse lorsqu'il est question d'écologie et de durabilité.

L'écologie et la durabilité sont des principes essentiels à tout projet auquel les membres de cette coalition participeront. Je ne souscris pas du tout à l'idée voulant que la durabilité écologique et le développement économique soient incompatibles. Je suis au fait des projets. J'ai vu ce qui se passe dans les communautés. Je ne suis pas du tout d'accord. C'est contraire à la réalité.

Je vous ai fourni un contexte sur certains aspects. J'estime que c'est important, car il arrive parfois — et je le dis avec beaucoup de respect pour tous les gens ici présents — que les gens qui habitent dans une magnifique ville comme Ottawa vivent un peu en vase clos. Vous êtes au cœur du régime gouvernemental.

Je pense qu'il est important que je vous explique ce qui se passe dans les communautés des Premières Nations afin que vous compreniez le sentiment d'urgence de la coalition des bandes autochtones qui veulent faire avancer ce projet. Ces communautés sont touchées par un taux de toxicomanie, d'alcoolisme et de suicide largement supérieur à la moyenne, un taux de chômage démesuré et un taux d'analphabétisme extrêmement élevé.

Il n'est un secret pour personne ici que les logements et les infrastructures sont dans un piètre état et se détériorent. Dans une vieille édition du magazine *Maclean's* qui remonte à 2016, j'ai lu que le taux de mortalité infantile dans les communautés

are worse than Russia, and that the country of Sudan actually has better employment rates than First Nation reserves. I think everybody here would acknowledge and agree that's a moral stain on the ethos of this country. Literally.

So the \$200 billion question is: What is the solution? Is it more empty promises? Is it more platitudes? Is it more grand ceremonies, maybe more buzz words? More flag-raising, more apologies? Or one of my favourites that have become cliché, more heavy doses of welfare by central planners in Ottawa?

I'm not trying to sound facetious or cynical, but those clichés that I have laid out literally have been a lot of the solutions. I don't want to malign or impugn everybody working in government or everybody working in industry. There are also great examples of partnerships in this country where industry and First Nations have been able to cultivate real meaningful relationships and work in cooperation with government to get things done. So I think that's the example.

It's an incontrovertible fact that it's those examples that transform the country. I can get into a multitude of reasons why from my personal experience, but I don't want to continue and filibuster and talk forever, so I'll pivot.

If I have a little more time, I would like to touch on one more issue. Is it okay?

**The Chair:** One more. Yes.

**Mr. Brown:** The issue is the fascinating work that Vivian Krause has done. She puts together a compelling case. I'm sure you're privy to the material that she has disseminated to everybody. She has basically been able to bring transparency around the fact that you have a choir of NGO smear merchants who are being well funded out of the United States as well as offshore money. It's being funnelled into these NGOs. They are essentially fomenting opposition, galvanizing the left, buying ink by the barrel and disseminating disinformation and fabrications and passing it off as fact, with the end game of isolating our most valuable resource in this country, which is Alberta oil.

What is more frightening to us is that we have a power structure of intellectuals, bureaucrats and politicians that seem to be more aligned with the value systems of the NGOs than maybe some of the voters and First Nations in this country.

That kind of complicit behaviour is incredibly frustrating for our First Nation communities that are living in perpetual poverty and can't eat apologies. So, if what Vivian Krause has done in

autochtones est pire que celui de la Russie, et que le taux d'emploi au Soudan est meilleur que dans les réserves autochtones. Je pense que tout le monde ici reconnaît et convient que cela ternit la réputation morale du Canada. C'est on ne peut plus évident.

La question à 200 milliards de dollars est donc la suivante. Quelle est la solution? Plus de promesses creuses? Plus de banalités? Plus de cérémonies grandioses, ou peut-être plus d'expressions à la mode? Plus de gens qui sonnent l'alarme ou qui présentent des excuses? Pour reprendre l'un de mes exemples préférés — c'est d'ailleurs devenu un cliché —, est-ce que les grands stratèges d'Ottawa devront encore injecter une forte dose d'aide sociale?

Je ne veux pas paraître facétieux ou cynique, mais, dans bien des cas, les solutions se limitent carrément aux clichés que je viens d'énumérer. Je ne cherche pas à dénigrer qui que ce soit au gouvernement ou dans l'industrie. Le pays a connu aussi d'excellents exemples de partenariats qui ont permis à l'industrie et aux Premières Nations d'établir des relations concrètes et significatives et de travailler en collaboration avec le gouvernement pour faire avancer les choses. Je crois que c'est l'exemple à suivre.

Il est indéniable que ce sont ces exemples qui transforment le pays. Je pourrais fournir une foule de raisons qui s'appuient sur ma propre expérience pour expliquer cela, mais je ne veux pas m'éterniser là-dessus, alors je vais passer à un autre sujet.

S'il me reste un peu de temps, j'aimerais parler d'un autre sujet. Serait-ce possible?

**Le président :** Un autre. Oui.

**M. Brown :** J'aimerais parler du travail fascinant que Vivian Krause a réalisé. Elle a présenté des arguments convaincants. Je suis sûr que vous êtes au fait des renseignements qu'elle a communiqués à tout le monde. Elle a essentiellement réussi à mettre en lumière une campagne de salissage menée par un ensemble d'ONG financées généreusement par des donateurs des États-Unis et d'autres pays. Cet argent est versé à des ONG qui vont essentiellement fomenter l'opposition, galvaniser la gauche, noircir du papier à la tonne et répandre de la désinformation et des fabulations qu'elles font passer pour des faits en vue d'isoler l'une des plus précieuses ressources du pays, le pétrole de l'Alberta.

Ce qui nous inquiète encore plus, c'est que le régime gouvernemental est peuplé d'intellectuels, de bureaucrates et de politiciens qui semblent souscrire davantage au système de valeurs des ONG que nombre d'électeurs et d'Autochtones du pays.

Une telle complicité est extrêmement frustrante pour les communautés autochtones qui vivent constamment dans la pauvreté et qui ne peuvent pas se nourrir d'excuses. Par

terms of her due diligence and research on this is true, it's unethical, immoral and unconscionable. It probably needs political redress, because what is happening right now is the East and the West, there is tremendous discord there.

I don't know if people realize how serious it is. But there are legitimate people within the establishment of Alberta, Saskatchewan, and I'm hearing it as well as the Yukon — what I'm saying is not hyperbolic — people believe they are not getting anything out of Confederation anymore. We have a bunch of elitists on the East Coast determining the value system for the West Coast.

I have said quite a bit already. I'll probably leave it at that and open it for feedback or questions.

**The Chair:** Thank you very much to both of you. Mr. Brown, I don't live in Ottawa, I live in Saskatoon. Proud to live very close to the Dakota reserve where good partnerships with the community have built a very high employment rate and a low unemployment rate. That's also good. We are also the home of Cameco which has, with partnerships, done the same thing with many reserves in northern Saskatchewan. We, of course, want the same for all of you as well. That's my point of view. Not everybody's point of view on this committee, but that's mine.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you, gentlemen, for your testimony. I would like first to know the financing. You said you have been working five years on Eagle Spirit. At what point are you now? How is it financed? You said private funds. Is it a public company? Do we know where they come from? What information can you give me on that?

**Mr. Helin:** We have various sources of financing. We are just sifting through the various opportunities. We have just secured our seed capital. We will be setting up offices in Vancouver and Calgary. We will be bringing on a senior executive team of the most senior executives from the oil patch, LNG industry, engineering and finance who want to work on this project because they believe it's a legacy project for Canada.

**Senator Miville-Dechêne:** I want you to explain to me in more detail what you meant when you said that some of the tribes, who I suppose are for the moratorium, are living so far away that it's like people living in another province deciding. Are you talking here about the Heiltsuk or the Kitsoo? Explain that to me, because obviously you have —

conséquent, si Vivian Krause a fait ses recherches avec diligence et a dit vrai, alors cette situation est contraire à l'éthique, immorale et injustifiable. Il faudra probablement y remédier par des moyens politiques, car, à l'heure actuelle, il y a énormément de discorde entre l'Est et l'Ouest du pays.

Je ne sais pas si les gens se rendent compte de la gravité de la situation. Selon ce que j'ai entendu de la part d'honnêtes gens au sein de la classe dirigeante de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Yukon, on a l'impression que la Confédération n'a plus rien à offrir. Je le dis sans exagération. Un groupe d'élitistes de la côte Est veut imposer ses valeurs aux gens de la côte Ouest.

J'en ai déjà dit beaucoup, alors je crois que je vais en rester là et attendre vos commentaires et vos questions.

**Le président :** Je vous remercie tous les deux. Monsieur Brown, je ne vis pas à Ottawa, mais bien à Saskatoon. Je suis fier d'habiter à proximité de la réserve des Dakotas. Les bonnes relations avec la communauté jouent un rôle important dans le taux d'emploi très élevé et le faible taux de chômage. Voilà une bonne chose. En outre, l'entreprise Cameco a établi son siège social dans notre ville et, grâce à des partenariats, elle a réussi à engendrer les mêmes bons résultats dans de nombreuses réserves du nord de la Saskatchewan. Bien entendu, nous souhaitons que vous puissiez tous tirer profit de tels partenariats. C'est mon avis. Il n'est pas partagé par tous les membres du comité, mais c'est le mien.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Messieurs, je vous remercie pour vos témoignages. J'aimerais à présent en connaître davantage sur vos méthodes de financement. Vous dites avoir travaillé pendant cinq ans sur le projet Eagle Spirit. À quelle étape êtes-vous rendus? Quelles sont vos sources de financement? Vous avez parlé de fonds privés. S'agit-il d'une société publique? Savons-nous d'où proviennent ces fonds? Quels renseignements pouvez-vous nous fournir à ce sujet?

**M. Helin :** Nous disposons de différentes sources de financement et nous examinons toutes les possibilités qui s'offrent à nous. Nous avons recueilli notre capital de démarrage et nous allons ouvrir des bureaux à Vancouver et à Calgary. Nous comptons mettre sur pied une équipe de haute direction composée des plus hauts cadres du secteur pétrolier, de l'industrie du gaz naturel liquéfié, du génie et de la finance. Nous allons réunir des gens qui souhaitent collaborer à ce projet, car ils croient qu'il s'agit d'un projet historique pour le Canada.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** J'aimerais que vous m'expliquiez plus précisément ce que vous entendez lorsque vous dites que certaines tribus, qui sont favorables au moratoire, je suppose, sont tellement loin que c'est comme si une province se mêlait des affaires d'une autre province. Parlez-vous des Heiltsuks ou des Kitsooc? Pouvez-vous m'éclairer à ce sujet, car vous avez manifestement...

**Mr. Helin:** I am talking exactly about those groups. They are not anywhere near where this project is.

**Senator Miville-Dechêne:** What is the distance?

**Mr. Helin:** Heiltsuk are probably 300 kilometres away.

To get to the nub of your question, just like a province has jurisdiction within its provincial boundaries, tribes have jurisdiction within their traditional territories. I could be opposed to something a tribe is doing in Quebec and that tribe can tell me to go and pound sand. I don't have any rights to say anything in their territory. I have an opinion, just like everybody else, but they have the legal power to decide what goes on in their own traditional territory.

**Senator Miville-Dechêne:** So you would say that for all the tribes that are for the ban?

**Mr. Helin:** I don't know who all the tribes are for the ban.

**Senator Miville-Dechêne:** About 10, I was told.

**Mr. Helin:** That's a huge territory. You're talking about half of B.C.'s coast where you're proposing a ban of one of the most important commodities, not just to the economy of Canada but in the world. We sat in for part of the last discussion, and the Haida leadership is against this but they don't have any rights in our traditional territory. If we have to run our pipeline to Hyder, Alaska, Canada won't have any say in what happens, and the Americans can oil ship right out Dixon Entrance, and we've just transported billions of dollars worth of infrastructure, and maybe 500 or 600 jobs in the port into the hands of the Americans for no good reason.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you, sir.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** First, thank you for joining us this evening and for making the trip to meet with us.

Mr. Helin, I'm from northern Quebec. I fully understand your comments. I and many people from Abitibi and the North have observed that the Cree people have been taking charge of their economic development as part of an agreement with the Government of Quebec. They have created a great deal of infrastructure that makes them stand out from other Indigenous

**M. Helin :** C'est bien de ces deux groupes dont je parle. Ils vivent très loin de l'endroit où le projet sera réalisé.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** À quelle distance?

**M. Helin :** Je dirais que les Heiltsuks habitent à 300 kilomètres de distance.

Pour en venir à l'essentiel de votre question, je vous répondrais que, tout comme une province est responsable des territoires qui se trouvent à l'intérieur de ses frontières, les tribus sont responsables de leurs territoires traditionnels. Je pourrais être contre ce que fait telle ou telle tribu au Québec, et elle serait justifiée de me demander de me mêler de mes affaires, car il s'agit de son territoire à elle. Je peux avoir une opinion, comme tout le monde, mais cette tribu a légalement le pouvoir de prendre les décisions qui s'appliquent à son territoire ancestral.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Donc, vous diriez que ce principe s'applique à toutes les tribus qui sont pour l'interdiction?

**M. Helin :** Je ne sais pas combien de tribus sont pour l'interdiction.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** On m'informe qu'il y en a une dizaine.

**M. Helin :** Le territoire concerné est immense. Il correspond à environ la moitié de la côte de la Colombie-Britannique. On veut y interdire le transport de l'une des matières premières les plus importantes non seulement pour l'économie canadienne, mais dans le monde entier. Nous avons assisté à une partie de la dernière discussion, et les dirigeants de la nation haïda s'opposent au projet, mais ils n'ont aucun droit sur notre territoire ancestral. Si le moratoire est adopté, nous devons dévier le pipeline pour qu'il aboutisse à Hyder, en Alaska. Le gouvernement canadien n'aura pas son mot à dire pour la suite des choses et les Américains auront le champ libre pour faire transiter leur pétrole par l'entrée Dixon. Nous allons ainsi perdre inutilement quelque 500 ou 600 emplois dans le port, au profit des Américains, et leur permettre d'utiliser des infrastructures qui valent des milliards de dollars.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Merci, monsieur.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** D'abord, je vous remercie d'être parmi nous ce soir et d'avoir fait le voyage pour venir nous rencontrer.

Monsieur Helin, je suis originaire du Nord du Québec. Je comprends très bien vos propos, puisque j'ai observé, comme beaucoup de gens de l'Abitibi et du Nord, la prise en charge par les Cris de leur développement économique dans le cadre d'une entente qu'ils ont conclue avec le gouvernement du Québec. Depuis, ils ont créé de nombreuses infrastructures qui font en

communities in Quebec today. I completely understand your frustration at seeing your progress towards self-sufficiency halted because of a bill on which you weren't consulted.

Mr. Brown and Mr. Helin, I'm seeking your great wisdom. How can we reconcile Indigenous communities that support economic development and the pipeline with the communities that do not? How can we reconcile the differences with these people, who are your brothers and sisters, within the communities? How can we create a consensus that will ensure that both groups can achieve their objectives, not necessarily through a bill, but by reaching a consensus internally in order to come up with something constructive?

[English]

**Mr. Helin:** You'll never get a consensus on anything. Just like asking for consensus across the provinces, how likely is that? People have different interests that are dictated by their own circumstances and their geographical areas, so it would be very difficult to do. But when you have the key industrial part of northern British Columbia, which is basically in the traditional territory of the Lax Kw'alaams First Nation and their nine tribes, it's like somebody distant from them saying, "We don't want this to happen, so you can't do it."

The only traffic will be through that part of B.C. anyway. It won't impact those people so far south. These are huge areas. Coming from Quebec, you know how big that coastline is. It just seems totally unprecedented that this would be imposed on that part of the coast when, on the southern part of the coast, by the government's own study, it's proposing to ship bitumen out of the worst port on the coast for risks, whereas we're going to be shipping an upgraded bitumen, a far safer product, with a much higher level of environmental protection that we will voluntarily comply with beyond the standards of the Canadian government under the Oceans Protection Plan.

**Mr. Brown:** I don't know what else I can add to that, other than consensus is always difficult, as you all know. This notion that First Nations communities are monolithic in nature is a narrative that gets recycled far too often. It's not true. You have some First Nations communities that are aggressively pursuing economic development opportunities, and some that want the federal government to do more. There is a divergence there.

sorte qu'aujourd'hui, ils se démarquent des autres communautés autochtones au Québec. Je comprends très bien votre frustration de voir votre ascension vers l'autonomie s'arrêter en raison d'un projet de loi dans le cadre duquel vous n'avez pas été consulté.

MM. Brown et Helin, je fais appel à votre grande sagesse. Comment réconcilier les communautés autochtones qui sont en faveur du développement économique et du pipeline à celles qui ne le sont pas? Comment réconcilier ces divergences avec ces gens, qui sont vos frères et vos sœurs, au sein des communautés? Comment créer un consensus qui fera en sorte que les deux groupes puissent atteindre leurs objectifs, sans passer nécessairement par un projet de loi, mais en trouvant un consensus à l'interne afin d'en arriver à quelque chose de constructif?

[Traduction]

**M. Helin :** Il est impossible d'obtenir un consensus sur quoi que ce soit. C'est comme essayer de parvenir à un consensus entre toutes les provinces. Quelles sont les chances que cela se produise? Ce serait très difficile, car chacun agit selon ses intérêts, qui dépendent de ses particularités et sa géographie. Dans le cas qui nous occupe, le projet concerne la principale région industrielle du nord de la Colombie-Britannique, qui correspond essentiellement au territoire ancestral de la nation Lax Kw'alaams et de ses neuf tribus. Ces tribus ont l'impression que des gens qui vivent très loin d'elles essaient de leur dicter leur conduite.

De toute façon, le pipeline ne traversera que cette partie de la Colombie-Britannique. Les gens qui habitent loin au sud ne seront donc pas touchés. Il s'agit de vastes étendues. Comme vous êtes du Québec, vous savez que le littoral du pays est immense. Il me semble que d'imposer une pareille interdiction à cette partie de la côte est absolument sans précédent. Je vous rappelle d'ailleurs que le gouvernement cherche à acheminer du bitume en le faisant transiter par un port qui se trouve sur la partie sud de la côte et qui, selon l'étude faite par le gouvernement lui-même, présente les risques les plus élevés. À l'inverse, nous allons transporter du bitume valorisé, un produit nettement moins dangereux. Nous allons volontairement respecter — et même dépasser — le niveau de protection environnementale prévu par le gouvernement dans son Plan de protection des océans.

**M. Brown :** Je ne sais pas trop ce que je peux ajouter à cela, si ce n'est qu'il est toujours difficile de trouver un consensus, comme vous en êtes tous conscients. L'idée selon laquelle les Premières Nations forment un bloc monolithique refait surface beaucoup trop souvent. La réalité est tout autre. Certaines collectivités des Premières Nations s'emploient énergiquement à profiter des occasions de développement économique qui se présentent, alors que d'autres espèrent que le gouvernement fédéral en fasse davantage. Il y a des divergences.

Let's not underscore the miracle that is taking place here. That's what Calvin has been able to do. He is an absolute thoroughbred and a champion working with 35 First Nations that unequivocally and categorically support the project. I challenge anybody in the room to find any other coalition like this anywhere else in the country. These are 35 First Nation communities all along the corridor. It's pretty impressive.

Like Calvin said, with great respect to those other First Nations in the mid-coast, I have great respect for what they are trying to do. I know they are heavy into aquaculture and they do forestry. There are some good people there. I don't know them personally, but I've heard good things. I have nothing but respect for them, but I don't think the answer is to unilaterally come with your own coalition to Ottawa and plead your case. It might be more beneficial to come and talk to the coalition and say, "Hey, here are our concerns, this is how we would like to address them and maybe we can find common ground." That's my perspective.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** Thank you.

**Senator Cormier:** I want to better understand your pipeline project. First, I want to say that I fully agree with your arguments concerning economic development. We've been hearing basically the same arguments from the West Coast First Nations that support the project. Everyone wants to earn a living from their job. This argument is being made on both sides.

In your brief to the House of Commons, you said that a shipping channel would improve navigation safety at this time, while preserving most of the area covered by the tanker moratorium. What ships would be allowed or prohibited in this area? How would this channel improve navigation safety at this time? Could you explain, so that I understand it correctly, the recommendation to establish a tanker traffic separation scheme for the Dixon entrance, like the scheme for the Strait of Juan de Fuca? I want to understand this aspect to have a better idea of your project.

[English]

**Mr. Helin:** Thank you very much for the question. In the Juan de Fuca, they have a traffic separation scheme where boats going one way go on one side, just like rules of the road. That's been proposed, I believe, by the various shipping interests.

What we're proposing is something quite different from what is being allowed under the Oceans Protection Plan. From our point of view, the Oceans Protection Plan is a minimal

On ne saurait trop insister sur le miracle qui s'est produit grâce à Calvin, un homme qui possède une grande force de caractère. Il a réussi à assembler 35 nations autochtones qui appuient fermement et catégoriquement le projet. Je mets tout le monde au défi de trouver une coalition semblable n'importe où au pays. Le pipeline traversera un corridor sur lequel se trouvent 35 collectivités des Premières Nations. C'est très impressionnant.

Comme Calvin, j'ai énormément de respect pour les nations autochtones du milieu de la côte Ouest. J'ai le plus grand respect pour ce qu'elles entreprennent. Je sais, par exemple, qu'elles s'investissent beaucoup dans l'aquaculture et dans la foresterie. Il y a de braves gens là-bas. Sans les connaître personnellement, je sais qu'ils ont une réputation enviable. Toutefois, malgré tout le respect que j'ai pour eux, je ne crois pas que la solution soit que chacun forme sa petite coalition et aille plaider sa cause à Ottawa. Il serait plus avantageux qu'ils s'adressent à la coalition, qu'ils lui fassent connaître leurs préoccupations et qu'ils lui proposent des solutions, dans le but de trouver un terrain d'entente. C'est mon point de vue.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Merci beaucoup.

**Le sénateur Cormier :** J'aimerais mieux comprendre votre projet de pipeline. De prime abord, je dirais que je suis entièrement d'accord avec les arguments que vous faites concernant le développement économique. Ce sont les mêmes arguments qu'on entend essentiellement de la part des Premières Nations de la côte Ouest et qui sont en faveur du projet. Tout le monde veut vivre et gagner sa vie de son métier. Cet argument apparaît des deux côtés.

Dans le mémoire que vous avez déposé à la Chambre des communes, vous dites qu'un canal de navigation améliorerait la sécurité de la navigation actuelle, tout en préservant ainsi la plus grande partie de la zone visée par le moratoire sur les pétroliers. Quels seraient les navires permis ou interdits dans cette zone? De quelle manière ce canal améliorerait-il la sécurité de la navigation actuelle? Pourriez-vous nous expliquer, pour que je la comprenne bien, la recommandation visant l'établissement, pour l'entrée de Dixon, d'un dispositif de séparation du trafic des pétroliers, comme celui du détroit de Juan de Fuca? J'aimerais comprendre cet aspect pour mieux connaître votre projet.

[Traduction]

**M. Helin :** Je vous remercie beaucoup pour votre question. Dans le détroit de Juan de Fuca, les bateaux doivent circuler d'un côté ou de l'autre selon leur direction, tout comme les véhicules sur la route. Je crois que c'est ce que proposent les diverses entreprises de transport maritime.

Notre proposition diffère passablement de ce que permet le Plan de protection des océans, dont les exigences sont minimales, à notre avis. En cherchant à trouver le modèle de

requirement. When we were researching for the communities the most advanced model for protecting the ocean, we ended up looking at the model in Alaska. After the *Exxon Valdez* spill, they had to get serious about putting in place one of the most stringent ocean protection processes and programs in the world.

What they did is they went throughout the world and adopted all of the best practices. When you fully understand it, what they are doing is to integrate all of the local communities into the program and all of their fishing boats. There is annual training. The whole thing is run like a crack military program. All along the shipping route they have located all of the assets in the event of a spill. You would have huge numbers of people who would be out on barges with equipment.

In the 25 or so years there has never been a spill, but all those people are out there all the time with all of the equipment. It's done under a specific command structure so that there is no confusion about when a spill takes place. They are right there on site with the equipment and trained people. The tugs escort the ships about 70 kilometres offshore. They are far away from the shore. The only time a ship is a threat to the environment is when it is close to the shore and it might hit the shoreline.

They have a program in place up there which is probably the highest standard in the world. That's what we would seek to adopt.

**Senator Manning:** Thank you to our guests.

I applaud the efforts in bringing 35 First Nations together in a coalition. To be honest, we could learn a few lessons here in Ottawa on how to bring 35 groups of anything together and agree on something.

About 10 different First Nations groups are in support of this bill. Have you had consultations and discussions with those groups in regard to the pipeline development?

**Mr. Brown:** The epiphany came when she made reference to these mid-coast bands. I thought the old way would have been everybody would come together and address the issues and see if they could find some meaningful compromise instead of the balkanized approach that takes place.

I can't speak for Calvin, but he is probably the most reasonable person I know. If the mid-coast would like to sit down and go over all of the specific rules and regulations, and all

protection des océans le plus avancé, dans l'intérêt des collectivités, nous avons fini par nous intéresser au modèle de l'Alaska. Dans la foulée du déversement de l'*Exxon Valdez*, les autorités de cet État ont mis en place des mécanismes et des programmes de protection des océans qui figurent parmi les plus rigoureux au monde.

Elles ont adopté les meilleures pratiques qu'elles ont pu trouver un peu partout dans le monde. Il faut comprendre que l'ensemble des collectivités locales de l'Alaska, y compris les pêcheurs et leurs bateaux, font partie intégrante de ce programme de protection, qui n'est pas sans rappeler un programme militaire particulièrement bien structuré, avec de la formation chaque année. On a repéré les personnes et le matériel qui se trouvent le long de la voie de transport maritime et qui pourraient intervenir. En cas de déversement, il y aurait un très grand nombre de personnes de mobilisées sur des barges, avec de l'équipement.

Aucun déversement n'a eu lieu durant les quelque 25 dernières années, mais toutes ces personnes bien équipées se tiennent prêtes à intervenir en tout temps. Une structure de commandement bien définie a été établie afin d'éviter toute confusion en cas de déversement. Des personnes bien formées et le matériel nécessaire se trouvent sur place. Les navires sont escortés par des remorqueurs jusqu'à environ 70 kilomètres de la côte. Ils sont loin du rivage. Un navire peut constituer un danger pour l'environnement uniquement s'il est proche du rivage et risque de heurter un écueil.

En résumé, l'Alaska s'est doté d'un programme qui respecte les normes les plus élevées au monde, et c'est le modèle que nous voudrions suivre.

**Le sénateur Manning :** Merci à nos invités.

J'applaudis les efforts pour rassembler 35 nations autochtones et former une coalition. Rassembler 35 groupes quels qu'ils soient, pour qu'ils arrivent à s'entendre sur quelque chose n'est pas une sinécure, et à vrai dire, nous qui sommes à Ottawa pourrions en tirer une leçon.

Environ 10 groupes issus des Premières Nations appuient ce projet de loi. Avez-vous tenu des consultations et des discussions avec ces groupes concernant la construction du pipeline?

**M. Brown :** Lorsqu'elle a parlé des bandes du milieu de la côte, il m'est venu à l'esprit tout à coup que, selon la bonne vieille manière de faire les choses, tout le monde aurait dû se réunir pour discuter des problèmes et tâcher de trouver un bon compromis plutôt que se diviser comme c'est le cas actuellement.

Je ne peux pas répondre à la place de Calvin, mais c'est probablement l'une des personnes les plus raisonnables que je connaisse. Si les peuples du milieu de la côte le souhaitent, Calvin serait heureux de discuter avec eux des règles qui

the other things that they're trying to do to mitigate things and make it safe, he'd welcome that.

**Mr. Helin:** Sure. If they wanted to have a tanker ban in their territory, they can have it, but we don't want one in our territory. There's commerce to be done. We don't have any problem consulting with anybody. If they want to meet with us, we'd be very happy to meet with them.

**Senator Manning:** I don't support the bill, but I do support the consultation process, even though you are not happy or pleased with the consultation process. I'm talking about the consultation with the groups that have a difference of opinion on this. Have you had any discussion with them at any time? Has there been any approach to them? Are they hell-bent on what they believe? If there are at least conversation and consultation — I don't know that area; I'm from Newfoundland and Labrador so I'm a long way away — there may be a compromise. Have there been efforts on anybody's side?

**Mr. Helin:** We haven't met with them because what we're doing, in our view, doesn't impact their territory. It's like asking, again, Quebec to consult with B.C. on something that it wants to do. Why would you do that? We don't have any problem meeting with them and providing information or anything like that.

This bill casts the net so wide that it's like saying if you want to build a highway in St. John's, you've got to ask every other province in Canada. That's kind of the tenor of your question. It's just not reasonable.

**Senator Dasko:** I had a bit of an extension of the same question. With respect to the other First Nations, I'm going to read a couple of sentences with respect to the description of it. Bill C-48 has been requested by the coastal First Nation communities, who seek to protect their waters and salmon rivers for their children, grandchildren and great-grandchildren. In more ways than one, these waters are the lifeblood and they create jobs and put food on the table. That is a statement from the sponsor of the bill, Senator Jaffer.

We, of course, had Káwázil Chief Marilyn Sletthere; hereditary chief of the Haida Gwaii, George Young was here; and Jason Alsop, President of the Haida Nation came to this panel. They made the case that this was very much their — I'm not going to use the word "territory" because I don't know if they used that word — livelihood. The vibrant fisheries are their livelihood, and that's the argument they made to us.

devraient être suivies et des précautions à prendre pour réduire le risque.

**M. Helin :** Certainement. S'ils veulent interdire les pétroliers sur leur territoire, c'est leur affaire, mais nous ne voulons pas d'une interdiction sur notre territoire. Il y a un potentiel économique à exploiter. Nous ne sommes pas du tout contre l'idée de consulter qui que ce soit. Nous serons tout à fait heureux de les rencontrer s'ils le veulent.

**Le sénateur Manning :** Je suis contre le projet de loi, mais je suis pour les consultations même si vous en êtes mécontents dans ce cas-ci. Je parle des consultations avec les groupes qui ne partagent pas les mêmes vues dans ce dossier. Avez-vous discuté avec eux à un moment ou un autre? Les a-t-on approchés? Tiennent-ils mordicus à leur position? Je ne connais pas la région; je suis de Terre-Neuve-et-Labrador, et c'est très loin de là. Néanmoins, il me semble que, s'il y avait des échanges et de la consultation, on trouverait peut-être un compromis. Dans un groupe ou dans l'autre, quelqu'un a-t-il fait des efforts en ce sens?

**M. Helin :** Nous ne les avons pas rencontrés parce que, selon nous, notre projet n'a pas de répercussions sur leur territoire. Ce serait, je le répète, comme si l'on demandait au Québec de consulter la Colombie-Britannique au sujet d'un projet qu'il veut réaliser. Pourquoi le ferait-il? Nous n'avons pas d'objection à les rencontrer pour les informer ou pour une autre raison du genre.

Ce projet de loi porte sur une zone tellement vaste que c'est un peu comme s'il fallait demander l'accord de toutes les provinces du Canada pour construire une route à St. John's. C'est en quelque sorte le sens de votre question. Ce n'est tout simplement pas raisonnable.

**La sénatrice Dasko :** Je voudrais poursuivre sur le même sujet. S'agissant des autres nations autochtones, je vous lis un extrait qui décrit la raison d'être de cette mesure législative. Ce sont des nations autochtones de la côte qui ont réclamé le projet de loi C-48. Dans l'intérêt de leurs enfants, de leurs petits-enfants et de leurs arrière-petits-enfants, elles veulent protéger les eaux qui baignent leur territoire et les rivières à saumon qui y coulent. Ces eaux leur permettent à bien des égards d'assurer leur subsistance. Elles créent des emplois et nourrissent la population. Ces mots sont de la marraine du projet de loi, la sénatrice Jaffer.

Bien entendu, nous avons entendu les témoignages de Marilyn Slett, chef Káwázil, de George Young, chef héréditaire de Haida Gwaii, et de Jason Alsop, président du conseil de la nation haïda. Je n'utiliserais pas le mot « territoire » parce que je ne sais pas s'ils l'ont employé, mais ils ont soutenu que ce sont leurs moyens de subsistance qui seraient menacés. Ils gagnent leur vie avec la pêche, et c'est l'argument qu'ils ont fait valoir devant nous.

**Mr. Helin:** Let me ask this question in reverse, then. Have they consulted all the First Nations all around the B.C. coast in the Salish land and sea and out on the West Coast of Vancouver Island on what they're proposing?

**Senator Dasko:** You mean with respect to this bill?

**Mr. Helin:** No, with respect to the pipeline they're proposing there. You're asking us why we're not doing this. Has the government done it? Of course, it hasn't.

**Senator Dasko:** I'm not defending the government.

**Mr. Helin:** They're so far away. What I'm trying to tell you —

**Senator Dasko:** I'm saying they made a representation that was in some ways similar to the things you are saying about the importance of young people. They are looking to build and rebuild the fishery and they are looking for jobs for their young people, too. Actually, that has been put forward as the number one impetus for the bill. It's actually not East Coast. Senator Manning is the only one from the East Coast here, but they're not East Coast environmentalists, or whoever. It seems to be where it's coming from.

**Mr. Brown:** I'd like to go back to Calvin's original point. Respectfully, they are 300 kilometres south. That's a pretty significant distance. Are we going to have the same conversation with every First Nation up and down every coast in Canada? Is it sacrosanct to have oil tankers on the West Coast but not on the East Coast? Tankers are leaving from Prince William Sound, *Exxon Valdez* going all the way down the coast. There was a position here asserting something different. Lloyd Jones, a hereditary chief at Haida Gwaii supports this project but did some due diligence and said that there are 280 tankers going 12 kilometres off the coast of Haida Gwaii every year.

This notion that there's no tanker traffic is preposterous. I'll go one step further. When you talk about Bill C-48, it's a crescendo to a macro energy policy taking place. It's an extension of Bill C-69. It's abundantly clear that we're seeing an overwhelming number of impediments to our most valuable resource, which ultimately feeds into the sovereignty of our economy.

In America right now, with the Permian Basin expansion, they've got seven pipelines under construction: three that will be complete by the end of 2019, three by the end of 2021 and an additional one by the end of 2022. In those seven pipelines, there

**M. Helin :** Permettez-moi d'inverser les rôles, dans ce cas. Ont-ils, eux, consulté toutes les nations autochtones de la côte de la Colombie-Britannique, sur les terres qui bordent la mer des Salish et sur la côte Ouest de l'île de Vancouver, pour savoir ce qu'elles pensent de leur proposition?

**La sénatrice Dasko :** Vous voulez dire au sujet du projet de loi?

**M. Helin :** Non, au sujet du pipeline qui est proposé. Vous nous demandez pourquoi nous n'avons pas consulté. Le gouvernement l'a-t-il fait? Bien sûr que non.

**La sénatrice Dasko :** Je n'essaie pas de défendre le gouvernement.

**M. Helin :** Ils sont très loin de chez nous. Ce que j'essaie de vous dire...

**La sénatrice Dasko :** Je dis que ces gens sont venus faire valoir devant nous un peu les mêmes arguments que vous, au sujet de l'importance de la jeunesse. Ils veulent construire ou reconstruire leur industrie de la pêche et ils veulent, eux aussi, que leurs jeunes aient des emplois. C'est cette raison qui nous a été donnée en premier lieu pour justifier l'existence du projet de loi. Ce ne sont pas des gens de la côte Est qui tiennent ce langage. Le sénateur Manning est la seule personne qui vient de la côte Est parmi nous. Ce ne sont pas des écologistes de la côte Est qui sont à l'origine du projet de loi, apparemment, mais plutôt les nations autochtones dont je vous parle.

**M. Brown :** J'aimerais vous rappeler le premier argument de Calvin. En tout respect, ces nations se trouvent à 300 kilomètres au sud. La distance est passablement grande. Allons-nous devoir tenir la même discussion avec toutes les nations autochtones qui vivent sur l'une des côtes du Canada? La côte Ouest est-elle sacro-sainte au point de devoir être interdite aux pétroliers, mais pas la côte Est? Des pétroliers comme l'*Exxon Valdez* partent du golfe du Prince William et longent toute la côte vers le sud. Les tenants d'une certaine position peuvent bien affirmer autre chose, pourtant Lloyd Jones, chef héréditaire de Haida Gwaii, appuie le projet de pipeline parce qu'il a pris le temps d'examiner les faits rigoureusement. Il dit que 280 pétroliers passent à 12 kilomètres de la côte de Haida Gwaii chaque année.

L'idée qu'aucun pétrolier ne circule le long des côtes est ridicule. Je dirais même que le projet de loi C-48 fait partie du crescendo qu'est la mise en œuvre progressive d'une grande politique visant le secteur de l'énergie. C'est la suite du projet de loi C-69. Il est très clair que de nombreux obstacles sont érigés pour nous empêcher d'exploiter notre ressource la plus précieuse et, par conséquent, de renforcer notre souveraineté économique.

Aux États-Unis, avec l'exploitation des hydrocarbures en pleine expansion dans le bassin Permien, sept pipelines sont en construction : trois seront terminés d'ici la fin de 2019, trois autres d'ici la fin de 2021 et un dernier d'ici la fin de 2022. Ces

they are going to be moving 5 million barrels of oil every year. What do we have going on here in Canada? Canada Action, I think a group out of Quebec called Desjardins, a financial group, estimated that between 2008 and 2020, an estimated \$92 billion was left off the table because we continue to perpetuate this monopoly that America has on our subsidized oil.

These are difficult decisions that need to be made. We've got veterans who are suffering and First Nation communities that are despondent and broke. I could keep going on about macroeconomics. I won't go there though, because I don't want to deviate.

**Senator Dasko:** You suggested there was a violation of Charter rights. Have you read the government's Charter statement on the bill? I'd like your thoughts on it.

**Mr. Helin:** I haven't. I'm just thinking out loud as a lawyer. I'm a recovering lawyer and a failed commercial fisherman, so maybe I wasn't too good at it.

**Senator Plett:** I have a brief comment and then a couple of questions.

Mr. Brown, I think there are those around this table who understands the urgency that you refer to. Most of us — probably not all of us around this table — do not live in Ottawa. I'm from Landmark, Manitoba, a community of 1,500. I have spent most of my adult life working in Aboriginal communities in northwestern Ontario, northern Manitoba and many parts of northern Saskatchewan. We see and feel the pain there. Many of us are opposed to this bill and will do everything we can to fight it. So we do not all live in a bubble.

Mr. Helin, you talked about 90 per cent unemployment rate. If Bill C-48 does not pass and you can build your pipeline the way you want and not have to deal with the Americans — I don't know what change that would have on your unemployment condition — how much unemployment would your communities have if you could build this pipeline?

**Mr. Helin:** The first thing that is important to anybody, and I've written a couple of books about the dependency trap that First Nations and other parts of society are into — I'll get around to answering your question. It took me two books to figure out why welfare doesn't work. I asked myself why it is that when you look at any population where a large part of that population is on welfare, whether it's in an inner city or a reserve or anywhere, there are so many social problems and so much dysfunction.

sept pipelines vont transporter cinq millions de barils de pétrole par année. Pendant ce temps, que se passe-t-il au Canada? Desjardins, une institution financière québécoise qui gère un fonds d'actions canadiennes, estime qu'entre 2008 et 2020, nous aurons perdu 92 milliards de dollars de revenus parce que nous laissons perdurer le monopole des États-Unis sur l'achat de notre pétrole subventionné.

Des décisions difficiles doivent être prises. Des anciens combattants souffrent et des communautés autochtones sont pauvres et découragées. Je pourrais vous parler davantage des considérations macroéconomiques, mais je ne veux pas m'éloigner du sujet.

**La sénatrice Dasko :** Vous dites que des droits garantis par la Charte sont violés. Avez-vous lu l'énoncé du gouvernement concernant la Charte et se rapportant au projet de loi? J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**M. Helin :** Je ne l'ai pas lu. Je ne fais que réfléchir à voix haute en tant qu'avocat. Je suis un avocat qui reprend sa profession après avoir raté son coup dans la pêche commerciale, alors je n'étais peut-être pas très bon dans le domaine.

**Le sénateur Plett :** J'ai une brève observation à faire, puis deux questions à poser.

Monsieur Brown, je pense qu'il se trouve parmi les sénateurs présents des personnes qui comprennent l'urgence dont vous parlez. La plupart d'entre nous ne vit pas à Ottawa, du moins ce ne sont probablement pas tous les membres du comité qui vivent à Ottawa. Je suis de Landmark, au Manitoba, une localité de 1 500 habitants. J'ai passé la plus grande partie de ma vie adulte à travailler dans des communautés autochtones du Nord-Ouest ontarien, du Nord du Manitoba et de plusieurs endroits dans le Nord de la Saskatchewan. La souffrance des gens est visible là-bas. Nous sommes nombreux à être contre ce projet de loi et nous ferons tout notre possible pour nous y opposer. Alors, nous ne vivons pas tous dans une tour d'ivoire.

Monsieur Helin, vous parlez d'un taux de chômage d'environ 90 p. 100. Je ne sais pas ce qui arriverait à ce taux si le projet de loi C-48 n'était pas adopté et que vous pouviez construire votre pipeline comme vous le souhaitez, de manière à vous affranchir des États-Unis. Alors, quel serait l'effet de la construction du pipeline sur le taux de chômage dans votre région?

**M. Helin :** Je vais répondre à votre question en vous parlant de la première chose qui est importante pour n'importe quelle personne. J'ai écrit deux livres sur le piège de la dépendance pour les Premières Nations et d'autres parties de la société. Il m'a fallu deux livres pour comprendre la raison pour laquelle l'aide sociale n'est pas une bonne solution. Je me suis demandé pourquoi, lorsqu'une grande partie d'une population vit de l'aide sociale, que ce soit dans un quartier défavorisé du centre-ville, dans une réserve ou ailleurs, on observe beaucoup de problèmes sociaux et de dysfonctionnement au sein de cette population.

Finally, I figured out that it was basically what my grandmother was telling me when I was a little kid and moping around the house. She would say, "Go outside and do something useful and you'll feel better about yourself." When you get a welfare cheque, everybody in your family knows you didn't do anything for it. So when you work for what you get, it's written in our DNA as people as the only way that we can validate our sense of self-worth.

With this project there will be thousands of jobs. For example, one of the things we're looking at is setting up a rolling mill and rolling our own pipe in the Prince Rupert area. We will import sheets of steel. That alone could potentially employ 5,000 to 10,000 people on a very long-term basis.

If you understand the environmental model which we've created to be able to do what we're planning to do, because the dictates of the chiefs were to build the most robust environmental model ever for such a project, we will be able to, for example, take upgraded crude oil directly from the geologic structure very efficiently with new technology. This will leave all of the asphaltenes in the ground. It eliminates tailings ponds, which is one of the knocks against the oil sands. We will be able to ship that directly out through heated pipeline to customers who have a very high demand and will pay near Brent Crude pricing for that product because the world is now setting up these high conversion refineries.

As well, with this process, one of the other knocks against the oil sands is that it uses a lot of water. This process recirculates the water. Shipping 2 million barrels a day for a year, we could reduce the current amount of CO<sub>2</sub> going into the air by about a seventh of Canada's entire output. That process alone would create a huge number of jobs. The First Nations would be looking after various sections of the pipeline corridor all the way along the route, so there would be a lot of training.

We're very happy to be working with the labour unions of Canada to be able to establish the best training. For LNG export, we're planning to use renewable energy. So when you're shipping LNG and you use LNG to fire electrical generators to cool the LNG, it requires huge amounts of energy and you're putting CO<sub>2</sub> into the air. When you do it with renewable energy, the amount of CO<sub>2</sub> that we do not put into the atmosphere is an enormous saving. We're going to spike the LNG with the natural gas liquids: the propane and the ethane.

J'ai fini par trouver l'explication essentiellement dans ce que ma grand-mère me disait lorsque j'étais jeune et que je m'ennuyais dans la maison. Elle me disait : « Sors d'ici et va faire quelque chose d'utile, puis tu verras que tu seras fier de toi. » Lorsqu'une personne reçoit un chèque d'aide sociale, tous les membres de la famille savent qu'elle n'a rien fait pour gagner cet argent. À l'inverse, lorsqu'on travaille pour mériter un salaire, on acquiert de l'estime de soi. C'est inscrit dans le code génétique des êtres humains.

Ce projet créera des milliers d'emplois. Par exemple, nous envisageons de construire une usine pour fabriquer nous-mêmes les tuyaux du pipeline dans la région de Prince Rupert. Nous importerons de la tôle en acier. Cette usine pourrait employer de 5 000 à 10 000 personnes à très long terme.

Si vous comprenez le modèle que nous avons créé pour pouvoir respecter l'environnement, conformément aux instructions des chefs, qui voulaient que ce modèle soit le plus robuste qui soit pour ce genre de projet, vous verrez que nous serons capables, par exemple, d'extraire le pétrole brut directement de la formation géologique avec une grande efficacité, grâce à un nouveau procédé permettant de ne pas extraire les asphaltènes du sol. Nous éliminerons ainsi les bassins de décantation, qui font partie des principales objections contre l'exploitation des sables bitumineux. Au moyen d'un pipeline chauffé, nous serons capables d'envoyer le produit directement aux clients, qui sont prêts à le payer presque le prix du pétrole Brent, car la demande est très forte, vu l'apparition dans le monde des raffineries de haute conversion.

En outre, grâce au procédé que nous emploierons, nous répondrons à une autre objection contre l'exploitation des sables bitumineux, soit l'utilisation d'une grande quantité d'eau. Dans notre procédé, l'eau est réutilisée. En expédiant deux millions de barils de pétrole par jour avec le pipeline, nous réduirions les émissions totales de CO<sub>2</sub> du Canada d'environ un septième. Un très grand nombre d'emplois seraient créés. Les nations autochtones auraient à s'occuper chacune d'une section du pipeline, le long de son trajet, alors beaucoup de formation leur serait fournie.

Nous sommes très heureux de collaborer avec les syndicats du Canada pour offrir la meilleure formation. Pour l'exportation de gaz naturel liquéfié, nous prévoyons utiliser de l'énergie renouvelable. Quand on veut transporter le gaz naturel sous forme liquéfiée, il faut le refroidir, ce qui nécessite d'énormes quantités d'électricité. Or, la production d'électricité s'accompagne d'émissions atmosphériques de CO<sub>2</sub> qui sont bien moindres lorsqu'elle se fait avec des sources renouvelables. Nous allons ajouter au gaz naturel liquéfié des liquides de gaz naturel, soit du propane et de l'éthane liquides.

On a pipeline that is shipping about 6 billion cubic metres of gas per day, we're going to ship about 2 billion of natural gas liquids. That will go out to the coast and it will go to a dehydrogenation petrochemical feedstock plant.

Right now we're given those products away in Canada. In that plant on the coast, you can upgrade those molecules to very high-value olefinic molecules for use in plastics, which will return \$5 billion more for the producer just on one product, and that will create maybe 3,000 to 5,000 jobs.

**Senator Plett:** I think you've given me a pretty good idea of what it will do to your unemployment.

I have one very brief question, if I could. Before I do, gentlemen, let's be under no illusions: Bill C-48 is going to pass. Some of us will do our level best, but it will pass. I know there will be those in this room who will be upset that I make these comments, but it will. If it doesn't pass the Senate, then the house will not accept what we do. They have decided this will pass.

Mr. Helin, when this bill passes — and we'll do our level best — it's not a bill that's amendable. It clearly isn't; it's either yea or nay. I was going to ask the question that Senator Dasko somewhat pre-empted. If you see that this legislation violates Charter rights, are you going to go to the Supreme Court and challenge this when it becomes law?

**Mr. Helin:** There are two kinds of rights. There are Aboriginal rights, which are Constitution rights, and I was referring to lower Charter rights based on equality.

There was no consultation whatsoever. It doesn't have a hope in hell of surviving. I can tell you that from square one. Lax Kw'alaams has already filed a writ. You'll have 35 other nations filing a writ the day this becomes law.

**Senator Plett:** We'll stand with you.

**Senator Busson:** I am a little bit more optimistic than my colleague across the table. That's why you're here and that's why we're asking questions.

I'm from British Columbia, so I understand a little bit about the coast. I think it might be helpful to my colleagues and me if you could possibly supply a map of the area that you're talking about from the Nisga'a traditional territory and the traditional territory of the Lax Kw'alaams and how that whole corridor would look from your perspective.

Sur une quantité de six milliards de mètres cubes de gaz transitant chaque jour dans le pipeline, deux milliards de mètres cubes seront des liquides de gaz naturel. Une fois le gaz arrivé sur la côte, il sera transformé par déshydrogénation dans une usine de matière première pétrochimique.

Actuellement, au Canada, nous nous contentons de brader ces produits. Toutefois, dans l'usine qui sera construite sur la côte, on fera un raffinage permettant d'obtenir des molécules oléfiniques de grande valeur pouvant être utilisées pour fabriquer des plastiques, ce qui, en comptant seulement un produit, rapportera 5 milliards de dollars de plus au producteur et créera de 3 000 à 5 000 emplois environ.

**Le sénateur Plett :** Je pense que vous m'avez donné une assez bonne idée de l'effet du projet sur le chômage.

J'ai une brève question, si vous le permettez. Mais avant, nous leurrons pas, messieurs : le projet de loi C-48 sera adopté. Certains parmi nous feront leur possible, mais il sera adopté. Je sais que mes commentaires contrarieront certaines personnes dans la salle, mais ce sera le cas. Si le Sénat n'adopte pas le projet de loi, la Chambre n'admettra pas nos actions. Ils ont décidé que cette mesure sera adoptée.

Monsieur Helin, nous ferons notre possible, mais le projet de loi sera adopté et nous ne pourrions pas l'amender. Il est clair qu'il n'est pas amendable; c'est oui ou non. J'allais poser la question, mais la sénatrice Dasko m'a devancé. Si vous voyez que cette mesure législative contrevient aux droits garantis par la Charte, la contesterez-vous devant la Cour suprême après son adoption?

**M. Helin :** Il y a deux sortes de droits. Il y a les droits des peuples autochtones, qui sont des droits constitutionnels, et je parlais des droits garantis par la Charte sur le fondement de l'égalité.

Il n'y a eu aucune consultation. La mesure sera à coup sûr invalidée. Je peux vous le dire d'ores et déjà. Les Lax Kw'alaams ont déjà présenté une requête. Il y aura 35 autres nations qui le feront aussi le jour où le projet de loi sera adopté.

**Le sénateur Plett :** Nous serons à vos côtés.

**La sénatrice Busson :** Je suis un peu plus optimiste que mon collègue d'en face. C'est pour cela que vous êtes ici et que nous posons des questions.

Je suis de la Colombie-Britannique, je connais donc un peu la côte. Je pense qu'il serait utile que vous nous fournissiez, à mes collègues et moi, une carte de la région dont vous parlez, montrant les territoires traditionnels des Nisga'a et des Lax Kw'alaams et le tracé que vous envisagez.

I think people are getting somehow a little confused about the different peoples in the area and what their jurisdiction is. I think it would be most helpful if you could show the corridor and what tribes support you and the fact that in that corridor there are no tribes that don't support what you do.

I know we're late, and I respect our chair's need to get this done but, just for clarification, there has to have been some talk about a corridor from either Grassy Point, Prince Rupert or Kitimat straight across through Dixon Entrance out to the edge of the moratorium. Would you have any room for that in your deliberations or in your view of where you might go from here?

**Mr. Helin:** Thank you for the question. You've asked for a map. There's one in my submission. It shows the traditional territory of the nine tribes of Lax Kw'alaams.

As to your second question, we'd like to see the bill completely done away with for the simple reason that it is discriminatory. It discriminates against an area of Canada when this has never been proposed anywhere else in Canada. Failing that, a transit corridor that would allow us to ship upgraded bitumen would be fine.

**The Chair:** Senator McCoy, do you have a short question?

**Senator McCoy:** At what stage is your lawsuit? You've clearly already launched a claim in the courts, and it was a year ago that you launched it. How far along are you?

**Mr. Helin:** The writ was filed by the Lax Kw'alaams First Nations. There's really nothing that can be done until and if this becomes law. Then they will take immediate action on it.

**Senator McCoy:** The description of Eagle Spirit, I was equating it in my head to a twin of the Northern Gateway, but it's much more than the Northern Gateway.

We had evidence here from the Aboriginal Equity Partners who had a one-third interest in the Northern Gateway who told us that there was going to be \$400 million contributed to marine safety as a result of that particular project.

Would it be fair for me to extrapolate from that a similar or greater contribution? You say what you are planning would follow one of the best marine protection and prevention regimes in the world, and that's Alaska.

**Mr. Helin:** Thank you for the question. Because this has never been done before, the way everybody thinks about this is as a "them and us," but the "them" and the "us" are the First Nations. This is their corridor.

The amount of money spent on marine protection may even be five to ten times the amount you've quoted.

Je crois que les gens s'y perdent un peu parmi les différents peuples de la région et les pouvoirs qu'ils exercent. Je crois que ce serait fort utile de nous présenter un tracé et de nous montrer les tribus qui vous appuient, mais aussi qu'aucune des tribus dans ce couloir ne désapprouve votre projet.

Je sais que nous avons du retard, et je respecte l'obligation du président de lever la séance, mais je tiens à clarifier quelque chose. Il a sûrement été question d'un tracé reliant directement Grassy Point, Prince Rupert ou Kitimat à l'entrée Dixon, à la limite du moratoire. Seriez-vous disposés à en parler ou à dire ce que vous comptez faire maintenant?

**M. Helin :** Je vous remercie de la question. Vous demandez une carte. Il y en a une dans mon mémoire. Elle montre le territoire traditionnel des neuf tribus des Lax Kw'alaams.

Pour ce qui est de votre deuxième question, nous voulons que le projet de loi soit abandonné tout simplement parce qu'il est discriminatoire. Il est discriminatoire envers une région du Canada, car rien de la sorte n'a jamais été proposé ailleurs au pays. Sinon, un corridor de transit nous permettant d'expédier du bitume valorisé ferait l'affaire.

**Le président :** Sénatrice McCoy, avez-vous une brève question?

**La sénatrice McCoy :** À quelle étape en est votre poursuite? Vous avez manifestement déjà déposé une revendication devant les tribunaux; il y a un an que vous l'avez fait. Où en êtes-vous?

**M. Helin :** La requête a été déposée par les Premières Nations Lax Kw'alaams. Il n'y a rien à faire tant que ce ne sera pas une loi. Elles agiront aussitôt que ce sera le cas.

**La sénatrice McCoy :** Pour moi, la description d'Eagle Spirit était identique à celle de Northern Gateway, mais c'est un projet beaucoup plus ambitieux.

Au comité, des représentants d'Aboriginal Equity Partners qui détenaient un tiers des parts dans le projet Northern Gateway nous ont dit que 400 millions de dollars auraient été consacrés à la sécurité maritime en raison de celui-ci.

Ai-je raison d'en conclure qu'il pourrait y avoir une contribution semblable ou encore plus importante? Vous dites que votre projet serait conforme à l'un des meilleurs régimes de prévention et de protection marine au monde, celui de l'Alaska.

**M. Helin :** Je vous remercie de la question. Comme il s'agit d'une première, tout le monde envisage ce projet comme s'il y avait deux camps, mais en fait, dans un cas comme dans l'autre, ce sont des Premières Nations. C'est leur pipeline.

Le montant d'argent dépensé pour la protection marine pourrait même être cinq à dix fois plus important que le chiffre que vous avez mentionné.

**Senator McCoy:** That may be the common ground between you and the coastal communities, from what I've heard. I'm also more optimistic. I'm from Alberta, however, so you know clearly where I'm sitting on this bill.

**The Chair:** Thank you, senator.

Gentlemen, thank you very much for your testimony today. It was a great conversation. We enjoyed it very much.

(The committee continued in camera.)

**La sénatrice McCoy :** Voilà peut-être un point en commun entre vous et les communautés côtières, selon ce que j'ai entendu. Je suis également plutôt optimiste. Cela dit, je suis de l'Alberta, vous savez donc ce que je pense de ce projet de loi.

**Le président :** Merci, sénatrice.

Messieurs, merci beaucoup pour vos témoignages d'aujourd'hui. Ce fut une excellente conversation, à laquelle nous avons pris plaisir.

(La séance se poursuit à huis clos.)

---

WITNESSES

**Tuesday, April 9, 2019**

*West Coast Environmental Law Association:*

Gavin Smith, Staff Lawyer.

*Shipping Federation of Canada:*

Sonia Simard, Director, Legislative and Environmental Affairs.

*Government of Saskatchewan:*

The Honourable Jeremy Harrison, Minister of Trade and Export Development.

*Government of Alberta:*

The Honourable Rachel Notley, Premier of Alberta (by video conference).

**Wednesday, April 10, 2019**

*Canadian Chamber of Commerce:*

Aaron Henry, Director, Natural Resources and Environmental Policy.

*International Union of Operating Engineers:*

Steven Schumann, Director, Canadian Government Affairs;

Patrick Campbell, International Representative.

*Eagle Spirit Energy Holding Ltd.:*

Calvin Helin, Chairman and President.

*Eagle Spirit Chiefs Council Group:*

Kenneth Brown, Spokesperson.

TÉMOINS

**Le mardi 9 avril 2019**

*West Coast Environmental Law Association :*

Gavin Smith, avocat interne.

*Fédération maritime du Canada :*

Sonia Simard, directrice, Affaires législatives et environnementales.

*Gouvernement de la Saskatchewan :*

L'honorable Jeremy Harrison, ministre du Commerce et du Développement des exportations.

*Gouvernement de l'Alberta :*

L'honorable Rachel Notley, première ministre de l'Alberta (par vidéoconférence).

**Le mercredi 10 avril 2019**

*Chambre de commerce du Canada :*

Aaron Henry, directeur, Ressources naturelles et politique environnementale.

*Union internationale des opérateurs-ingénieurs :*

Steven Schumann, directeur, Relations gouvernementales du Canada;

Patrick Campbell, représentant international.

*Eagle Spirit Energy Holding Ltd. :*

Calvin Helin, président du conseil et président.

*Conseil des chefs d'Eagle Spirit :*

Kenneth Brown, porte-parole.