

SENATE



SÉNAT

CANADA

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

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

ENERGY, THE  
ENVIRONMENT AND  
NATURAL RESOURCES

*Chair:*

The Honourable RICHARD NEUFELD

---

Tuesday, April 23, 2013  
Thursday April 25, 2013

---

Issue No. 42

*Eleventh meeting on:*

The current state of the safety elements of the bulk transport  
of hydrocarbon products in Canada

*First meeting on:*

Bill C-47, An Act to enact the Nunavut Planning  
and Project Assessment Act and the Northwest Territories  
Surface Rights Board Act and to make related  
and consequential amendments to other Acts

*Third (final) meeting on:*

Bill S-15, An Act to amend the Canada National Parks Act  
and the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum  
Resources Accord Implementation Act and to make  
consequential amendments to the Canada  
Shipping Act, 2001

---

INCLUDING:

THE NINTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Bill S-15)

---

WITNESSES:

*(See back cover)*

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

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent de l'*

ÉNERGIE, DE  
L'ENVIRONNEMENT ET DES  
RESSOURCES NATURELLES

*Président :*

L'honorable RICHARD NEUFELD

---

Le mardi 23 avril 2013  
Le jeudi 25 avril 2013

---

Fascicule n<sup>o</sup> 42

*Onzième réunion concernant :*

L'état actuel de la sécurité du transport en vrac  
des hydrocarbures au Canada

*Première réunion concernant :*

Le projet de loi C-47, Loi édictant la Loi sur l'aménagement du  
territoire et l'évaluation des projets au Nunavut et la Loi sur l'Office  
des droits de surface des Territoires du Nord-Ouest et apportant  
des modifications connexes et corrélatives à certaines lois

*Troisième (dernière) réunion concernant :*

Le projet de loi S-15, Loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux  
du Canada et la Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada —  
Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers et apportant  
des modifications corrélatives à la Loi de 2001 sur la marine  
marchande du Canada

---

Y COMPRIS :

LE NEUVIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(Projet de loi S-15)

---

TÉMOINS :

*(Voir à l'endos)*

STANDING SENATE COMMITTEE ON  
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND  
NATURAL RESOURCES

The Honourable Richard Neufeld, *Chair*

The Honourable Grant Mitchell, *Deputy Chair*  
and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.	Massicotte
* Cowan (or Tardif)	Patterson
Lang	Ringuette
* LeBreton, P.C. (or Carignan)	Seidman
MacDonald	Sibbeston
	Unger
	Wallace
* Ex officio members (Quorum 4)	

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

*Président* : L'honorable Richard Neufeld

*Vice-président* : L'honorable Grant Mitchell  
et

Les honorables sénateurs :

Baker, C.P.	Massicotte
* Cowan (ou Tardif)	Patterson
Lang	Ringuette
* LeBreton, C.P. (ou Carignan)	Seidman
MacDonald	Sibbeston
	Unger
	Wallace
* Membres d'office (Quorum 4)	

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, April 16, 2013:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Patterson, seconded by the Honourable Senator Seidman, for the second reading of Bill C-47, An Act to enact the Nunavut Planning and Project Assessment Act and the Northwest Territories Surface Rights Board Act and to make related and consequential amendments to other Acts.

After debate,

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

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Carignan moved, seconded by the Honourable Senator Andreychuk, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

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

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 16 avril 2013 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Patterson, appuyée par l'honorable sénatrice Seidman, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-47, Loi édictant la Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut et la Loi sur l'Office des droits de surface des Territoires du Nord-Ouest et apportant des modifications connexes et corrélatives à certaines lois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Carignan propose, appuyé par l'honorable sénatrice Andreychuk, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*

Gary W. O'Brien

*Clerk of the Senate*

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, April 23, 2013  
(69)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 5:43 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Richard Neufeld, presiding.

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

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

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

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

**WITNESSES:***Fisheries and Oceans Canada:*

Jody Thomas, Deputy Commissioner, Operations, Canadian Coast Guard;

Jacqueline Gonçalves, Director General, National Strategies, Canadian Coast Guard.

*Shipping Federation of Canada:*

Anne Legars, Vice-President;

Jean-Francois Belzile, Director, Marine Operations.

The chair made an opening statement.

Ms. Thomas made a statement and, together with Ms. Gonçalves, answered questions.

At 6:44 p.m., the committee suspended.

At 6:46 p.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Ms. Legars made a statement and, together with Mr. Belzile, answered questions.

At 7:20 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 23 avril 2013  
(69)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 43, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Richard Neufeld (*président*).

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

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

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

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

**TÉMOINS :***Pêches et Océans Canada :*

Jody Thomas, sous-commissaire, Opérations, Garde côtière canadienne;

Jacqueline Gonçalves, directrice générale, Stratégies nationales, Garde côtière canadienne.

*Fédération maritime du Canada :*

Anne Legars, vice-présidente;

Jean-Francois Belzile, directeur, Opérations maritimes.

Le président prend la parole.

Mme Thomas fait un exposé puis, avec Mme Gonçalves, répond aux questions.

À 18 h 44, la séance est suspendue.

À 18 h 46, la séance reprend.

Le président prend la parole.

Mme Legars fait un exposé puis, avec M. Belzile, répond aux questions.

À 19 h 20, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

OTTAWA, Thursday, April 25, 2013  
(70)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 8:01 a.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Richard Neufeld, presiding.

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

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

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, April 16, 2012, the committee began its examination of Bill C-47, An Act to enact the Nunavut Planning and Project Assessment Act and the Northwest Territories Surface Rights Board Act and to make related and consequential amendments to other Acts.

*WITNESSES:*

*Aboriginal Affairs and Northern Development Canada:*

Janet King, Assistant Deputy Minister, Northern Affairs;

Janice Traynor, Analyst, Environmental Policy, Northern Affairs;

Camille Vézina, Manager, Legislation and Policy, Northern Affairs.

*Justice Canada:*

Tom Isaac, Senior Counsel.

The chair made an opening statement.

Ms. King made a statement and, together with Ms. Traynor and Ms. Vézina, answered questions.

At 9 a.m., the committee suspended.

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

The chair made a statement.

After debate, it was agreed that the steering committee draft a letter to the Minister of the Environment for consideration and approval by the full committee.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-15, An Act to amend the Canada National Parks Act and the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act and to make consequential amendments to the Canada Shipping Act, 2001.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that the preamble stand postponed.

OTTAWA, le jeudi 25 avril 2013  
(70)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 1, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Richard Neufeld (*président*).

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

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

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 16 avril 2012, le comité entreprend l'étude du projet de loi C-47, Loi édictant la Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut et la Loi sur l'Office des droits de surface des Territoires du Nord-Ouest et apportant des modifications connexes et corrélatives à certaines lois.

*TÉMOINS :*

*Affaires autochtones et Développement du Nord Canada :*

Janet King, sous-ministre adjointe, Affaires du Nord;

Janice Traynor, analyste, Politiques environnementales, Affaires du Nord;

Camille Vézina, gestionnaire, Législation et Politiques, Affaires du Nord.

*Justice Canada :*

Tom Isaac, avocat-conseil principal.

Le président prend la parole.

Mme King fait un exposé puis, avec Mme Traynor et Mme Vézina, répond aux questions.

À 9 heures, la séance est suspendue.

À 9 h 6, la séance reprend.

Le président prend la parole.

Après débat, il est convenu que le comité de direction rédige une lettre à l'attention du ministre de l'Environnement sous réserve d'examen et d'approbation par l'ensemble du comité.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi S-15, Loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux du Canada et la Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers et apportant des modifications corrélatives à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

Il est convenu de reporter l'étude du préambule.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, stand postponed.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

It was agreed that clauses 6 to 12 carry.

The chair called clause 13.

The Honourable Senator MacDonald moved:

That bill S-15 be amended in clause 13, on page 6, by replacing lines 3 to 11 with the following:

**“13. (1) Subsection 4(1) of the French version of the Canada National Parks Act is replaced by the following:**

4. (1) Les parcs sont créés à l'intention du peuple canadien pour son bienfait, son agrément et l'enrichissement de ses connaissances, sous réserve de la présente loi et des règlements; ils doivent être entretenus et utilisés de façon à rester intacts pour les générations futures.

**(2) Section 4 of the Act is amended by adding the following after subsection (1):**

(1.1) For greater certainty, nothing in this Act limits the authority of the Minister to fix fees under section 23 or 24 of the *Parks Canada Agency Act*.”.

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

It was agreed that clause 13, as amended, carry.

It was agreed that clause 14 carry.

It was agreed that clause 15 carry.

It was agreed that clause 16 carry.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, carry.

It was agreed that preamble carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill, as amended, carry.

It was agreed that the chair report the bill, as amended, to the Senate.

At 9:36 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Il est convenu de reporter l'étude de l'article 1, le titre abrégé.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 5.

Il est convenu d'adopter les articles 6 à 12.

Le président met en délibération l'article 13.

L'honorable sénateur MacDonald propose :

Que le projet de loi S-15 soit modifié à l'article 13, à la page 6, par substitution, aux lignes 3 à 11, de ce qui suit :

**« 13. (1) Le paragraphe 4(1) de la version française de la Loi sur les parcs nationaux du Canada est remplacé par ce qui suit :**

4. (1) Les parcs sont créés à l'intention du peuple canadien pour son bienfait, son agrément et l'enrichissement de ses connaissances, sous réserve de la présente loi et des règlements; ils doivent être entretenus et utilisés de façon à rester intacts pour les générations futures.

**(2) L'article 4 de la même loi est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

(1.1) Il est entendu que la présente loi n'a pas pour effet de restreindre le pouvoir du ministre de fixer des prix en vertu des articles 23 ou 24 de la *Loi sur l'Agence Parcs Canada*. »

La motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu que l'article 13 modifié soit adopté.

Il est convenu d'adopter l'article 14.

Il est convenu d'adopter l'article 15.

Il est convenu d'adopter l'article 16.

Il est convenu d'adopter l'article 1, le titre abrégé.

Il est convenu d'adopter le préambule.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi modifié.

Il est convenu d'autoriser le président à faire rapport du projet de loi modifié au Sénat.

À 9 h 36, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

*La greffière du comité,*

Lynn Gordon

*Clerk of the Committee*

**REPORT OF THE COMMITTEE**

Thursday, April 25, 2013

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

**NINTH REPORT**

Your committee, to which was referred Bill S-15, An Act to amend the Canada National Parks Act and the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act and to make consequential amendments to the Canada Shipping Act, 2001, has, in obedience to the order of reference of Wednesday, March 27, 2013, examined the said Bill and now reports the same with the following amendment:

*Clause 13, page 6:*

Replace lines 3 to 11 with the following:

**“13. (1) Subsection 4(1) of the French version of the *Canada National Parks Act* is replaced by the following:**

**4. (1)** Les parcs sont créés à l'intention du peuple canadien pour son bienfait, son agrément et l'enrichissement de ses connaissances, sous réserve de la présente loi et des règlements; ils doivent être entretenus et utilisés de façon à rester intacts pour les générations futures.

**(2) Section 4 of the Act is amended by adding the following after subsection (1):**

(1.1) For greater certainty, nothing in this Act limits the authority of the Minister to fix fees under section 23 or 24 of the *Parks Canada Agency Act*.”.

Respectfully submitted,

*Le Président*

RICHARD NEUFELD

*Chair*

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le jeudi 25 avril 2013

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

**NEUVIÈME RAPPORT**

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi S-15, Loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux du Canada et la Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers et apportant des modifications corrélatives à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 27 mars 2013, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport avec la modification suivante :

*Article 13, page 6 :*

Remplacer les lignes 3 à 11, de ce qui suit :

**« 13. (1) Le paragraphe 4(1) de la version française de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* est remplacé par ce qui suit :**

**4. (1)** Les parcs sont créés à l'intention du peuple canadien pour son bienfait, son agrément et l'enrichissement de ses connaissances, sous réserve de la présente loi et des règlements; ils doivent être entretenus et utilisés de façon à rester intacts pour les générations futures.

**(2) L'article 4 de la même loi est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

(1.1) Il est entendu que la présente loi n'a pas pour effet de restreindre le pouvoir du ministre de fixer des prix en vertu des articles 23 ou 24 de la *Loi sur l'Agence Parcs Canada*. ».

Respectueusement soumis,

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, April 23, 2013

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 5:43 p.m. to study the current state of the safety elements of the bulk transport of hydrocarbon products in Canada.

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

[*English*]

**The Chair:** Welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. My name is Richard Neufeld. I represent the province of British Columbia in the Senate and I am the chair of this committee.

I would like to welcome honourable senators, any members of the public with us in the room, and viewers all across the country who are watching on television. I would now ask senators around the table to introduce themselves, beginning with the deputy chair, Grant Mitchell from Alberta.

**Senator Seidman:** Judith Seidman, from Montreal, Quebec.

**Senator Wallace:** John Wallace from New Brunswick.

**Senator Lang:** Dan Lang, Yukon.

**Senator Sibbeston:** Nick Sibbeston from the Northwest Territories.

**Senator Massicotte:** Paul Massicotte from Montreal.

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

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

Our committee has held 10 meetings on this study to date. We have also travelled to Calgary for fact-finding meetings, as well as site visits to Sarnia and Hamilton, Ontario.

I am pleased to welcome in the first segment of our meeting, from Fisheries and Oceans Canada, Jody Thomas, Deputy Commissioner, Operations, Canadian Coast Guard; and Jacqueline Gonçalves, Director General, National Strategies, Canadian Coast Guard.

I apologize for the delay in starting our meeting, but we are required to be in the Senate chamber until it recesses and we were here as soon as we could be. We will have 45 minutes. If you have

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 23 avril 2013

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 43 pour étudier l'état actuel de la sécurité du transport en vrac des hydrocarbures au Canada.

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

[*Traduction*]

**Le président :** Bienvenue au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je m'appelle Richard Neufeld. Je représente la province de la Colombie-Britannique au Sénat et je préside le comité.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux honorables sénateurs, aux membres du public qui sont avec nous dans la salle et aux téléspectateurs de partout au pays. Je demanderais maintenant aux sénateurs de se présenter, en commençant par le vice-président, Grant Mitchell de l'Alberta.

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

**Le sénateur Wallace :** John Wallace, du Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur Lang :** Dan Lang, du Yukon.

**Le sénateur Sibbeston :** Nick Sibbeston, des Territoires du Nord-Ouest.

**Le sénateur Massicotte :** Paul Massicotte, de Montréal.

**Le président :** J'aimerais aussi vous présenter les membres de notre équipe, Lynn Gordon, notre greffière, ainsi que Sam Banks et Marc LeBlanc, nos deux analystes de la Bibliothèque du Parlement.

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

Nous avons tenu jusqu'à maintenant 10 réunions sur cette question. Nous nous sommes également rendus à Calgary dans le cadre de missions d'information, en plus de visiter des sites à Sarnia et à Hamilton, en Ontario.

Pour la première partie de la réunion, je suis heureux d'accueillir, de Pêches et Océans Canada, Jody Thomas, sous-commissaire, Opérations, et Jacqueline Gonçalves, directrice générale, Stratégies nationales, toutes deux de la Garde côtière canadienne.

Je vous prie de m'excuser du retard, mais nous avons dû rester dans la salle du Sénat jusqu'à ce que la séance soit suspendue et nous sommes venus le plus tôt possible. Nous avons 45 minutes.



a presentation to make, as I am sure you do, we will then go to questions and answers.

I apologize for the delay and I am happy that you are here.

**Jody Thomas, Deputy Commissioner, Operations, Canadian Coast Guard, Fisheries and Oceans Canada:** We are pleased to be here. I have a deck, which I understand you all have copies of. We like to use a deck because much of what we do requires visuals and it helps aid the conversation.

I am Jody Thomas, Deputy Commissioner, Operations, Canadian Coast Guard and I am here with Jacqueline Gonçalves. It is our pleasure to deliver this presentation on the Canadian Coast Guard's Environmental Response Program.

As part of this evening's presentation, I would like to describe the role of the Canadian Coast Guard in Canada's marine oil spill preparedness and response regime, highlight the Coast Guard's contribution to marine traffic safety, pollution preparedness and response, and give you an update on what the recent World Class Tanker Safety System announcement means for the Canadian Coast Guard.

We can go to slide 3. As you would have already learned from Transport Canada, Canada's Marine Oil Spill Preparedness and Response Regime, which addresses the ship-source pollution, was formed following the 1989 *Exxon Valdez* grounding in Alaska. It is a joint government-industry partnership for addressing marine pollution based on the polluter-pays principle, meaning the polluter is always responsible for addressing any pollution they have caused.

[Translation]

From the federal government's perspective, Transport Canada, Environment Canada and the Canadian Coast Guard are partners under the regime. Transport Canada administers the regime, and Environment Canada delivers and coordinates scientific information and advice for pollution responses.

[English]

We are continuing on slide 3. The Canadian Coast Guard is the operational arm of the Government of Canada for ensuring an appropriate response to ship-source spills through the Environmental Response Program. The Coast Guard provides navigational services to prevent ship accidents that could result in marine pollution, and we have a suite of marine assets, trained people and expertise that are ready to lead or support a response to marine emergencies.

Nous allons d'abord vous écouter si vous avez une présentation à donner, comme c'est certainement le cas, et nous vous poserons ensuite des questions.

Veillez nous excuser du retard. Je vous suis reconnaissant d'être venues témoigner.

**Jody Thomas, sous-commissaire, Opérations, Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada :** Nous sommes heureuses d'être ici. J'ai un document d'information, que vous avez tous en mains, je crois. Nous aimons utiliser ce genre de document pour faciliter les échanges et parce que nous nous servons généralement d'éléments visuels.

Je m'appelle Jody Thomas, sous-commissaire, Opérations, de la Garde côtière canadienne, et je suis accompagnée de Jacqueline Gonçalves. C'est avec plaisir que nous vous donnons cette présentation sur le Programme d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne.

Dans le cadre de cette présentation, j'aimerais vous décrire le rôle de la Garde côtière canadienne par rapport au régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada; souligner la contribution de la Garde côtière en matière de sécurité maritime; et faire le point sur ce que signifie pour la Garde côtière l'annonce récente de la mise en place du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes.

Nous pouvons passer à la troisième diapositive. Comme vous l'avez probablement déjà appris de la part de Transports Canada, le Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada, qui vise la pollution provenant des navires, a été mis sur pied à la suite de l'échouement en Alaska de l'*Exxon Valdez* en 1989. Il s'agit d'une initiative conjointe du gouvernement et de l'industrie pour lutter contre la pollution marine en se fondant sur le principe du pollueur-payeur, selon lequel le pollueur est tenu de prendre des mesures à l'égard de la pollution qu'il a causée.

[Français]

Du point de vue du gouvernement fédéral, Transports Canada, Environnement Canada et la Garde côtière canadienne sont des partenaires dans le cadre du régime. Transports Canada régit le cadre, et Environnement Canada est responsable de la prestation et de la coordination des renseignements scientifiques et des conseils pour l'intervention en cas de pollution.

[Traduction]

Nous poursuivons avec la troisième diapositive. La Garde côtière canadienne est la branche d'intervention opérationnelle du gouvernement du Canada chargée de garantir, par l'entremise du Programme d'intervention environnementale, une intervention appropriée en cas de déversement provenant de navires. Elle offre des services de navigation pour prévenir la pollution marine à la suite d'accidents et dispose d'un ensemble de biens maritimes, de gens compétents et d'une expertise pouvant servir à diriger ou à appuyer une intervention en cas d'urgence maritime.

We are on slide 4 now. The Canadian Coast Guard is the lead federal agency for ensuring an appropriate response to ship-source pollution in Canadian waters. The Oceans Act, the Canada Shipping Act, 2001, and the Arctic Waters Pollution Prevention Act provide the legislative authorities for the Canadian Coast Guard. We deliver on this mandate through the Environmental Response Program with 75 trained responders located in three regions; 80 caches of response equipment; 19 Arctic community packs; specialized training and spill management response; international agreements for mutual aid with the U.S., Denmark and the Arctic agreement, which we expect Arctic ministers to sign in May 2013; and the powers to direct action, emergency contracting authorities of \$10 million, and the ability to cost recover for response actions.

We will go to slide 5.

[Translation]

The objectives of the environmental response program are to minimize the environmental, economic and public safety impacts of marine pollution incidents, including ship-source oil and chemical spills.

[English]

This slide provides some of the recent statistics of reported pollution incidents across the five Coast Guard regions. As you can see, there are often great regional variances in the number of pollution reports the Canadian Coast Guard receives across the country. Much of the reason for this is that the Coast Guard is responsible for following up on any and all reported marine pollution incidents, both north and south of 60.

The vast majority of the pollution reports the Coast Guard receives are from ships that fall outside the regime, including small pleasure craft. In British Columbia, for example, and where the recreational boating season remains open longer than in any other part of the country — and there are more recreational boaters — the number of reported incidents is higher.

To further illustrate this point, the pie chart on this slide is intended to illustrate the reported marine pollution incidents by tanker versus other vessels. As you can see, pollution reports from tankers makes up only a small portion of the pollution incident reports received by the Canadian Coast Guard.

I will go to slide 6.

Nous sommes maintenant à la quatrième diapositive. La Garde côtière canadienne, dont les pouvoirs découlent de la Loi sur les océans, de la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001 et de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, est le principal organisme fédéral chargé d'assurer une intervention adéquate en cas de pollution causée par un navire dans les eaux canadiennes. Elle remplit ce mandat par l'entremise du Programme d'intervention environnementale avec l'aide de 75 intervenants qualifiés répartis dans trois régions, de 80 entrepôts de matériel d'intervention, de 19 troussees destinées aux collectivités de l'Arctique, d'une formation spécialisée en gestion des déversements, d'ententes internationales d'aide mutuelle avec les États-Unis et le Danemark, et d'une entente concernant l'Arctique, qui devrait être signée par les ministres des pays concernés en mai 2013, ainsi qu'à l'aide de pouvoirs pour orienter les mesures prises, de pouvoirs contractuels en cas d'urgence de 10 millions de dollars, et de la capacité de recouvrer les coûts des mesures d'intervention.

Nous allons passer à la cinquième diapositive.

[Français]

Le programme d'intervention environnementale a pour objectif de réduire au minimum les répercussions des incidents de pollution marine sur l'environnement, l'économie et la sécurité publique, notamment des déversements d'hydrocarbures ou de produits chimiques en provenance des navires.

[Traduction]

Cette diapositive donne certaines statistiques récentes sur les cas de pollution qui ont été signalés dans les cinq régions desservies par la Garde côtière. Comme vous pouvez le voir, il y a souvent des écarts importants au pays. C'est en grande partie dû au fait que la Garde côtière doit assurer un suivi de tous les incidents signalés, que ce soit au nord ou au sud du 60° parallèle.

La grande majorité des cas de pollution signalés à la Garde côtière provient de navires non assujettis au régime, y compris des petits bateaux de plaisance. En Colombie-Britannique par exemple, où la saison de navigation de plaisance dure plus longtemps qu'ailleurs au pays — et où il y a davantage de plaisanciers —, le nombre d'incidents signalés est plus élevé.

Pour mieux illustrer la situation, le diagramme à secteurs de cette diapositive indique le nombre d'incidents attribuables aux navires-citernes par rapport à ceux attribuables aux autres navires. Comme vous pouvez le constater, les rapports d'incident de pollution provenant de navires-citernes ne représentent seulement qu'une petite portion de tous ceux reçus par la Garde côtière.

Je vais passer à la diapositive 6.

[Translation]

The Coast Guard's environmental response program has two key elements: preparedness and response. Preparedness is based on planning, exercising and training. We work internally and with our partners and responders across the federal government, industry and the world to ensure we are prepared to respond to a pollution incident.

[English]

The response element includes the actions we take, from monitoring the actions of the polluter to becoming the on-scene commander and directing the pollution response — approximately 1,200 reported cases per year annually. Further, the response element includes those activities the Coast Guard undertakes following an incident, such as recovering costs from either the polluter or the Canadian Ship-source Oil Pollution Fund.

Let us go to slide 7. I just described the two key elements of the Environmental Response Program: preparedness and response. The Coast Guard also plays an important role in preventing pollution incidents from occurring through its support to Canada's marine navigation system.

First, let me address the Canadian Aids to Navigation System services. We provide devices or systems external to a vessel to help mariners determine position and course to warn of dangers or obstructions, or to mark the location of preferred routes.

Waterways management helps to ensure safe and efficient environmentally responsible design, maintenance and use of ship channels, and marine structures that provide channel safety information to users.

Ice-breaking services is another. Ice-breaking services support economic activities by assisting commercial vessels to voyage efficiently and safely through or around ice-covered waters.

Marine Communications and Traffic Services provides communications and traffic services for the marine community and for the benefit of the public at large to support the safety of life at sea, the protection of the environment through traffic management and the efficient movement of shipping.

Slide 8 provides an illustration of where Canada's marine pollution response equipment is located across the country. Included in this image are both Coast Guard and industry resources. As you can see, consistent with Canada's Marine Oil Spill Preparedness and Response Regime, there are no Transport Canada-certified response organizations operating in the Arctic. Therefore, all of the equipment housed north of 60 is owned and

[Français]

Le programme d'intervention environnementale de la garde côtière comporte deux éléments clés : la préparation et l'intervention. L'élément de préparation est axé sur la planification, la formation et les exercices. Nous travaillons à l'interne et collaborons avec nos partenaires et intervenants du gouvernement fédéral, de l'industrie, et à l'échelle internationale pour nous assurer d'être prêts à intervenir dans l'éventualité d'un incident de pollution.

[Traduction]

L'élément d'intervention comprend les activités que nous exerçons, de la surveillance des mesures prises par le pollueur à la prise en charge de l'intervention — environ 1 200 cas sont signalés chaque année. Il comprend également les activités menées à la suite d'un incident, telles que le recouvrement des coûts auprès du pollueur ou de la Caisse canadienne d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Passons à la septième diapositive. Je viens tout juste de décrire les deux éléments clés du Programme d'intervention environnementale : la préparation et l'intervention. La Garde côtière joue également un rôle important en matière de prévention des incidents de pollution en appuyant le système d'information sur la navigation maritime du Canada.

Laissez-moi d'abord parler des services offerts par le Système canadien d'aide à la navigation. Nous fournissons des dispositifs et des systèmes non intégrés aux navires pour aider les navigateurs à déterminer leur position et leur cap, pour les avertir de la présence de dangers ou d'obstacles, ou pour leur indiquer les trajets préférables.

La gestion des voies navigables permet d'assurer une conception, un entretien et une utilisation sécuritaires, efficaces et écologiques des chenaux de navigation, et de mettre en place des ouvrages maritimes pour informer les utilisateurs sur la sécurité dans les chenaux.

Il y a également le déglçage. Les services de déglçage soutiennent l'activité économique en aidant les navires commerciaux à se déplacer de manière efficace et sécuritaire dans les eaux couvertes de glace ou à proximité de ces eaux.

Les Services de communication et de trafic maritimes offrent quant à eux des services à la communauté maritime et dans l'intérêt du grand public afin de contribuer à la sécurité de la vie en mer, à la protection du milieu marin par la gestion du trafic et à l'efficacité du mouvement des navires.

La huitième diapositive indique à quels endroits au Canada se trouve l'équipement d'intervention en cas de pollution marine. La carte montre les ressources de la Garde côtière ainsi que celles de l'industrie. Comme vous pouvez le constater, conformément au Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin, il n'y a pas d'organismes d'intervention agréés par Transports Canada dans

maintained by the Canadian Coast Guard. Nineteen of these Arctic caches of equipment are Arctic community response packs designed to assist communities responding to small-scale pollution incidents. There are also three larger depots located in Inuvik, Tuktoyaktuk and Hay River.

Slide 9 shows some images of Coast Guard environmental response equipment and personnel in action, either training or responding.

Slide 10 is next. The December 2010 report of the Commissioner of the Environment and Sustainable Development included an audit on oil spills from ships that provided a series of recommendations for the Coast Guard, Transport Canada and Environment Canada. The audit recommended that the Coast Guard assess its pollution response capability, assess its preparedness to respond, review the use of the Incident Command System and work with Transport Canada to undertake a national risk assessment.

*[Translation]*

The Coast Guard has addressed the majority of the recommendations and is waiting for the outcomes of the Transport Canada risk assessment, as well as the recommendations of the Tanker Safety Panel, to respond to the last recommendations.

*[English]*

I will go to slide 11. On March 18, 2013, the World Class Tanker Safety System announced, in part, the implementation of a series of tanker safety measures, including increased tanker inspections, systematic surveillance and monitoring of ships, pilotage programs, public port designations and scientific research. Three tanker safety measures that will be led by the Canadian Coast Guard were also announced.

First, the Canadian Coast Guard will implement the Incident Command System to respond more effectively to an incident and to integrate its operations with key partners.

Second is new modified aids to navigation. The Canadian Coast Guard will ensure that a system of aids to navigation to warn of obstructions and to mark the location of preferred shipping routes is installed and maintained.

Modern navigations systems is third. The Canadian Coast Guard will develop options for enhancing Canada's current navigation systems — for example, new aids to navigation and hydrographic charts — by fall 2013 for government consideration.

l'Arctique. Par conséquent, tout l'équipement installé au nord du 60° parallèle appartient et est entretenu par la Garde côtière. Parmi les dépôts concernés, 19 sont constitués de trousseaux d'intervention conçues pour aider les collectivités de l'Arctique à intervenir en cas de pollution à petite échelle. Il y a également trois dépôts plus importants situés à Inuvik, à Tuktoyaktuk et à Hay River.

La neuvième diapositive présente certaines photos de l'équipement et de membres en pleine action de la Garde côtière dans le cadre d'une formation ou d'une intervention.

Passons à la diapositive suivante, la dixième. Dans le cadre de son rapport de décembre 2010, le commissaire à l'environnement et au développement durable a effectué une vérification des déversements de pétrole provenant de navires qui a permis de formuler une série de recommandations destinées à la Garde côtière, à Transports Canada et à Environnement Canada. Il a recommandé à la Garde côtière d'évaluer sa capacité d'intervention en cas de pollution de même que son état de préparation, de revoir l'utilisation du Système de commandement en cas d'incident et de collaborer avec Transports Canada pour entreprendre une évaluation nationale des risques.

*[Français]*

La Garde côtière a suivi la majorité des recommandations et attend les résultats de l'évaluation des risques de Transports Canada, ainsi que les recommandations du Comité sur la sécurité des navires citernes, pour prendre les mesures relatives aux dernières recommandations.

*[Traduction]*

Je passe à la 11<sup>e</sup> diapositive. Le 18 mars 2013, on a notamment annoncé, dans le cadre du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, la mise en œuvre d'une série de mesures de sécurité visant ces navires, y compris l'augmentation du nombre d'inspections, la surveillance et le contrôle systématique des navires, des programmes de pilotage, des désignations de ports publics et de la recherche scientifique. On a également annoncé trois autres mesures de sécurité visant ces navires qui seront instaurées par la Garde côtière canadienne.

Premièrement, la Garde côtière mettra en œuvre le Système de commandement en cas d'incident pour intervenir de manière plus efficace et pour intégrer ses opérations à celles de ses principaux partenaires.

Deuxièmement, elle mettra en place des aides à la navigation nouvelles et modifiées. Elle veillera à l'installation et à l'entretien d'un système d'aides pour avertir les navires en cas d'obstructions et pour baliser les voies de transport à privilégier.

La troisième mesure concerne la modernisation des systèmes de navigation. La Garde côtière préparera d'ici l'automne 2013 des options en vue d'améliorer les systèmes de navigation actuels du Canada — à l'aide, par exemple, de nouvelles aides à la navigation et cartes hydrographiques — qu'elle présentera au gouvernement pour examen.

I thank you for your time this evening. I went through this very quickly because we started late.

[*Translation*]

I would be pleased to discuss your questions or comments.

[*English*]

**The Chair:** Thank you very much. That was very interesting.

I will ask a couple of questions about page 5. I see a heading entitled “Reported Marine Pollution Incidents by Vessel Type.” It is 2 per cent by tankers — that is 44 — and other vessels. Is that mostly recreational or is that the fishing fleet?

**Ms. Thomas:** The fishing fleet and recreational boaters.

**The Chair:** That is 2,304. Do you have a volume that would have been spilled by the tankers — the 2 per cent — as compared to the volume that would have been spilled by 2,304 others?

**Ms. Thomas:** No, we do not collect data in that manner. We are not at that level of sophistication, although we are getting to that point. If there is a larger spill there can be an estimate, which we could do for you, but it is unlikely we could have anything precise.

**The Chair:** With respect to volume by ship, I can understand that I was asking for a little too much when talking about a fishing fleet or recreational boats. However, there were 44 incidents by tankers so it would be interesting to know that volume. We can then find out the comparison of how much volume is actually moved.

**Ms. Thomas:** It is very small compared to what is moved. We can go back through the 44 tanker incidents and look at the estimates, which are in some reporting. We can get back to you about that.

**The Chair:** The rest would be too difficult to get.

**Ms. Thomas:** Yes. We are called out to a variety of incidents. It could be a case of someone fuelling a recreational boat and spilling half of their jerry can in the water. They call us, and we respond. The incidents range from that to larger incidents.

Generally, the biggest risk in pollution spills is the transfer of fuel, not the movement of the vessels. In the Arctic, when the community is being resupplied with fuel, that is where the risk of pollution is. It is those kinds of incidents.

**The Chair:** Do tankers always report everything? Do the others report — fishing fleets and recreational vehicles? How much do you think is reported? Do you know?

Je vous remercie de m’avoir écoutée. C’était une version très abrégée de la présentation étant donné que nous avons commencé en retard.

[*Français*]

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions ou commentaires.

[*Traduction*]

**Le président :** Merci beaucoup. C’était très intéressant.

Je vais poser quelques questions concernant la page 5. Je vois le titre « Incidents de pollution par type de navire ». On parle de 2 p. 100 pour les *tankers* — c’est-à-dire 44 —, et il y a les autres navires. S’agit-il principalement de navires de plaisance ou bien de bateaux de pêche?

**Mme Thomas :** De bateaux de pêches et de navires de plaisance.

**Le président :** Il y en a 2304. Connaissez-vous le volume des déversements provenant des navires-citernes — les 2 p. 100 — par rapport à celui provenant des 2 304 autres?

**Mme Thomas :** Non, nous ne recueillons pas les données de cette façon. Nous n’avons pas encore atteint ce degré de sophistication, mais nous y serons bientôt. Une évaluation peut être faite dans le cas de déversements plus importants, et nous pourrions en faire une pour vous, mais il est peu probable que nous ayons quoi que ce soit de précis.

**Le président :** En ce qui concerne les volumes par bateau, je conviens que j’en demandais peut-être un peu trop en parlant d’une flottille de pêche ou de bateaux de plaisance. Il y a cependant eu 44 incidents impliquant des pétroliers, alors il pourrait être utile de connaître ce volume. Nous pourrions ensuite comparer avec les volumes qui sont effectivement transportés.

**Mme Thomas :** C’est un très petit volume par rapport à tout ce qui est transporté. Nous pouvons examiner les 44 incidents impliquant des pétroliers et regarder les évaluations qui sont dans certains rapports. Nous pouvons vous trouver cette information.

**Le président :** Il serait trop difficile d’obtenir le reste.

**Mme Thomas :** Oui. On nous appelle pour toutes sortes d’incidents. Il peut s’agir de quelqu’un qui fait le plein d’un bateau de plaisance et qui renverse la moitié de son jerrican dans l’eau. Les gens nous appellent et nous intervenons. Les incidents vont de ça à des dégâts plus importants.

En général, le plus grand risque associé à la pollution par déversement est le transfert du carburant, et non le mouvement des bateaux. Dans l’Arctique, le risque de pollution est là lorsque la collectivité est réapprovisionnée en carburant. Ce sont ces types d’incidents qui nous concernent.

**Le président :** Est-ce que les pétroliers rapportent toujours tout ce qui se passe? Est-ce que les autres — les flottilles de pêche et les véhicules de plaisance — font aussi rapport? Selon vous, quelle est la proportion des incidents rapportés? En avez-vous une idée?

**Ms. Thomas:** I would say that 100 per cent of tanker spills are reported, absolutely, but I do not know about the other vessel types. We respond to more incidents of pollution in water than there are spills, per se. A sheen will spread on the water, and we will get on occasion multiple calls to the same source of substance.

**The Chair:** We were told somewhere, and I cannot remember where but I am sure it was in this committee, that the Coast Guard has the ability to look for spills by airplane and can detect something as small as one litre in the ocean. Can you confirm that?

**Ms. Thomas:** Transport Canada has over-flights looking for marine pollution, and they can find less than one litre from the air. At this time last year, we had an upwelling of bunker C from a sunken vessel. It was about three tablespoons of substance and it could be detected from the air. It is a very accurate method.

**The Chair:** That is good to know.

**Senator Mitchell:** I want to pursue the chart. Obviously it has captured our imagination; we like numbers.

I observe that between 2010 and 2011 almost every region had a reduction in spills. Some of the spills were not insignificant: in the Maritimes, 162 in 2010 and 133 in 2011; and in Quebec, 198 in 2010 and 156 in 2011. Only one went up, Central and Arctic Region with 86 in 2010 and 97 in 2011. Is it purely coincidental that that happened or has there been some policy or process change? Was the weather better?

**Ms. Thomas:** I would say it was coincidental.

**Senator Mitchell:** Someone said “good government,” so that would not be true.

**Jacqueline Gonçalves, Director General, National Strategies, Canadian Coast Guard, Fisheries and Oceans Canada:** We find that the statistics vary from year to year. Currently, we have displayed only two years. There are many factors, such as the weather, the state of the sea and the types of vessels going out. It varies from year to year.

**Senator Mitchell:** The chair was trying to get at this question of “compared to what” in another way. How many ship trips are involved?

**Ms. Thomas:** Millions.

**Senator Mitchell:** You have four times as many spills in the Pacific region as you have in Newfoundland. Are there four times as many ship trips?

**Ms. Thomas:** There are numerous factors. In B.C. we receive more calls. The recreational boating season is longer. There are more small spills from recreational boats because there are more boats in the water year-round. Weather can play a role; the length of the fishing season can play a role; and ice in the water can play

**Mme Thomas :** Je dirais que tous les déversements pétroliers sont rapportés, tous, mais je ne sais pas de quoi il retourne pour les autres types de navires. Nous répondons à plus d'incidents de pollution maritime qu'il n'y a de déversements proprement dits. Une substance lustrée s'étendra sur l'onde, et nous recevrons parfois de multiples appels pour un seul et même incident.

**Le président :** On nous a déjà dit — je ne me souviens pas quand exactement, mais c'était bel et bien dans ce comité — que la Garde côtière peut rechercher les déversements par avion et en repérer d'aussi petits qu'un litre dans l'océan. Pouvez-vous confirmer cela?

**Mme Thomas :** Les agents de Transports Canada procèdent à des vols pour surveiller la pollution marine et ils peuvent repérer une flaque d'un litre du haut des airs. À même date l'an passé, nous avons eu une remontée d'eau charriant du mazout C fuyant d'un navire englouti. Il y avait là environ trois cuillérées à thé de mazout et l'on pouvait quand même le détecter du haut des airs. C'est une méthode très efficace.

**Le président :** C'est bon à savoir.

**Le sénateur Mitchell :** Je veux revenir au schéma, qui, de toute évidence, a capté notre attention. Nous aimons les chiffres.

Je remarque que, de 2010 à 2011, presque toutes les régions ont connu une diminution du nombre de déversements. Certains de ces déversements n'étaient pas négligeables : dans les Maritimes, 162 en 2010 et 133 en 2011; et au Québec, 198 en 2010 et 156 en 2011. La seule région où ce nombre a augmenté est le centre et l'Arctique, avec 86 en 2010 et 97 en 2011. Cette diminution est-elle fortuite ou le résultat de quelque modification de politique ou de processus? La météo a-t-elle été plus clémente?

**Mme Thomas :** Je dirais qu'il s'agit d'une coïncidence.

**Le sénateur Mitchell :** Quelqu'un a parlé de « bon gouvernement », alors votre interprétation serait fautive.

**Jacqueline Gonçalves, directrice générale, Stratégies nationales, Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada :** Nous avons constaté que les statistiques changent d'une année à l'autre. Ici, nous n'avons montré que deux ans. Il y a de nombreux facteurs à prendre en considération, tels que la météo, l'état de la mer et le type de navires en circulation. Ces données varient d'une année à l'autre.

**Le sénateur Mitchell :** Le président tentait d'arriver d'une autre façon à la question du « comparé à quoi ». De combien de déplacements par bateau s'agit-il?

**Mme Thomas :** Des millions.

**Le sénateur Mitchell :** Il y a quatre fois plus de déversements dans la région du Pacifique qu'à Terre-Neuve. Y a-t-il quatre fois plus de déplacements par bateau?

**Mme Thomas :** Il y a d'innombrables facteurs à prendre en considération. En Colombie-Britannique par exemple, nous recevons plus d'appels. La saison de la navigation de plaisance y est plus longue. Il y a plus de petits déversements des navires de plaisance parce qu'il y a plus de navires dans l'eau à longueur

a role because there can be spills on ice during various fishing seasons, such as the seal hunt which is on now. If it is an active season, the number of reported incidents can go up. It depends on how vessels are being used. The number of tanker spills seems to be consistent and tanker movements are consistent in and out of Canada. We will get the total number as Transport Canada has that data.

The big variables are the small vessels, the age of the vessels, the weather and the experience of the masters. Many factors go into it.

**Senator Mitchell:** You alluded to a report of the Commissioner of the Environment and Sustainable Development. I am not sure if part of that report applied to you but I want to be sure. Companies need to have response plans for pipeline spills on land. You require that of shipping companies as well. Does the Coast Guard have a role and responsibility in reviewing those plans?

**Ms. Thomas:** We have no role in spills on land, and we are not the regulator, which is Transport Canada's job. Yes, ships are required to have plans, as ports are required to do.

**Senator Mitchell:** We heard an interesting presentation by someone from a pilot's association who talked about helicoptering pilots out into the Hecate Strait, because it is required along the coasts but not so much in the middle. What do you think about that channel and the value of making it compulsory to helicopter pilots out?

**Ms. Thomas:** Any opinion we would offer would be a personal opinion. The panel looks at the risk for marine pollution and tanker safety, and we await the outcome of the panel. Certainly, the Canadian Coast Guard is in favour of more safety.

**Senator Mitchell:** Excellent.

[Translation]

**Senator Massicotte:** I am looking at the same statistics. I see, for instance, that for Pac, the Pacific region, there were 591 incidents. The figure is 156 for Quebec. Our understanding from previous witnesses was that the Quebec region saw a lot more cargo ships than the Pacific coast, given the higher population density. If that is true, how do you explain Quebec's 156 incidents versus the 591 incidents in the Pacific region?

d'année. La météo peut avoir une incidence, la durée de la saison des pêches aussi. La présence de glace dans l'eau peut compter, car il peut y avoir des déversements sur la glace durant la saison des pêches, comme c'est le cas avec la chasse aux phoques qui se tient actuellement. S'il s'agit d'une saison active, le nombre d'incidents rapportés peut augmenter. Cela dépend de la façon dont les navires sont utilisés. Le nombre de déversements provenant de pétroliers semble constant, et le nombre de pétroliers traversant les eaux canadiennes varie peu d'une année à l'autre. Nous aurons les totaux en la matière, car Transports Canada a ces données.

Les grandes variables sont les petits navires, l'âge des navires, la météo et l'expérience des chefs de bord. Plusieurs facteurs entrent en ligne de compte.

**Le sénateur Mitchell :** Vous avez fait allusion à un rapport du Commissaire à l'environnement et au développement durable. Je ne suis pas certain si une partie de ce rapport s'appliquait à vous, mais j'aimerais en avoir le cœur net. Les sociétés doivent avoir des plans d'intervention pour les déversements provenant de pipelines sur la terre ferme. Vous exigez aussi cela des compagnies de navigation. L'examen de ces plans fait-il partie du mandat de la Garde côtière?

**Mme Thomas :** Nous n'avons aucun rôle à jouer en ce qui concerne les déversements terrestres, et nous ne faisons pas les règlements. Cette responsabilité est celle de Transports Canada. Oui, les navires sont tenus d'avoir des plans, au même titre que les ports.

**Le sénateur Mitchell :** Nous avons entendu un exposé intéressant d'un membre d'une association de pilotes qui nous a dit qu'il avait fallu évacuer des pilotes du détroit d'Hécate, parce que cela était exigé le long de côtes, mais pas autant au milieu. Que pensez-vous de ce détroit et du bien-fondé de rendre obligatoire l'évacuation des pilotes par hélicoptère?

**Mme Thomas :** Peu importe ce que nous dirons, il s'agira toujours d'une opinion personnelle. Le panel examine les risques de pollution marine et évalue si les pétroliers sont sécuritaires, et nous attendons ses conclusions. Sans l'ombre d'un doute, la Garde côtière souhaite un étoffement de la sécurité.

**Le sénateur Mitchell :** Excellent.

[Français]

**Le sénateur Massicotte :** Je fais référence aux mêmes statistiques. Je remarque par exemple, pour le PAC., je tiens pour acquis qu'il s'agit de 591 incidents dans le Pacifique. Au Québec, c'est 156. Notre compréhension à la suite des témoignages d'autres témoins par le passé nous indiquait qu'il y avait beaucoup plus de navires de marchandise dans la région de Québec que sur la côte Pacifique, étant donné la population plus dense. Si c'est le cas, comment expliquer les 156 incidents au Québec comparativement à 591 dans le Pacifique?

[English]

**Ms. Thomas:** It very much depends on the length of the shipping season. The St. Lawrence Seaway and the Gulf of St. Lawrence are frozen, and for this year it seems like a very long time. Generally, it is not navigable for six months of the year except when escorting with icebreakers. The majority of the spills are from small vessels, and that season is simply shorter. That is absolutely the reason. We get called more for incidents in the Pacific region, but we are not quite sure why that is.

[Translation]

**Senator Massicotte:** Does it have to do with the fact that the waters are rougher on the Pacific coast, more dangerous?

**Ms. Gonçalves:** It has to do with the length of the season and the type of vessel. It is true that there is more cargo vessel movement on the east coast, but there are a lot more small vessels moving through the Pacific region.

**Senator Massicotte:** Clearly, you have a vital role in our country's environment. It is hard for us, as experts, to determine whether measures are adequate or satisfactory, whether you are at the top of the class, so to speak, but do you ever compare your efforts with other countries' response plans?

Is there a way to rank yourselves according to success factors?

[English]

**Ms. Thomas:** I do not think there is a ranking. Our plans for an environmental response are on par with the rest of the world, and we train with the U.S., multiple times a year, in every region of the country — on the East Coast, on the lakes, on the West Coast, in the river and in the Arctic. We do international exercises, so we certainly are comparable in terms of our education, our response and our ability to respond to other countries.

In terms of the services we provide, like icebreaking, which provide a safe environment for vessels to transit, we are world leaders.

[Translation]

**Senator Massicotte:** You mentioned the user-pay principle. How much do you spend annually? Furthermore, why not recover a higher portion of the cost from those benefitting from your services?

**Ms. Gonçalves:** We have two ways of recovering our costs. We have base funding that represents the preparedness component of service delivery, and it is covered by a government appropriation that totals about \$10 million annually. That covers the salaries of

[Traduction]

**Mme Thomas :** Cela dépend de la longueur de la saison du transport maritime. La voie maritime et le golfe du Saint-Laurent sont gelés, et ils l'ont été très longtemps cette année. Habituellement, ces cours d'eau ne sont pas navigables pendant six mois, sauf avec l'escorte d'un brise-glace. La majorité des déversements proviennent de petits navires, et cette saison est tout simplement plus courte. C'est bel et bien cela qui explique les disparités dont vous parlez. Nous recevons plus d'appels pour des incidents dans la région du Pacifique, mais nous ne savons pas exactement pourquoi.

[Français]

**Le sénateur Massicotte :** Est-ce parce que c'est plus turbulent, la côte du Pacifique, plus dangereux?

**Mme Gonçalves :** C'est une question de durée de la saison et du type de navire. C'est vrai que sur la côte Est, il y a plus de mouvements de navires-cargos, mais du côté du Pacifique, il y a beaucoup plus de petits navires qui transitent.

**Le sénateur Massicotte :** Évidemment, vous avez un rôle très important concernant l'environnement dans notre pays. C'est difficile pour nous comme expert de faire des commentaires, à savoir si c'est adéquat, satisfaisant, si vous êtes le meilleur de la classe, mais faites-vous des comparaisons avec les plans de sauvetage dans les autres pays?

Y a-t-il une façon de se comparer par rapport aux facteurs de succès?

[Traduction]

**Mme Thomas :** Je ne crois pas qu'il y ait un classement. Nos plans pour des interventions environnementales sont du même calibre que d'autres dans le monde, et nous nous entraînons avec les États-Unis plusieurs fois par année, et ce, dans toutes les régions du pays — sur la Côte atlantique, sur les lacs, sur la Côte pacifique, sur les rivières et dans l'Arctique. Nous participons à des exercices internationaux, alors nous sommes assurément comparables à d'autres pays en ce qui concerne la formation, les plans d'intervention et la capacité d'intervenir.

En ce qui concerne les services que nous offrons — comme le déglacage, qui permet de rendre plus sécuritaire le déplacement des navires en hiver —, nous sommes des meneurs à l'échelle internationale.

[Français]

**Le sénateur Massicotte :** Vous faites référence au concept de l'utilisateur-payeur. À quel montant s'élèvent vos dépenses annuellement? Également, pourquoi ne pas recouvrer des montants plus élevés chez ceux qui bénéficient de vos services?

**Mme Gonçalves :** On a deux façons de recouvrer nos coûts. On a une base qui est la préparation à porter service, couverte par les affectations du gouvernement qui sont d'environ 10 millions de dollars par année, ce qui couvre les salaires de nos 75 répondants



our 75 responders and equipment costs. We also have the incident response component. We have the authority to recover the cost of going to a site or responding to a specific incident. We recover those costs in two ways, either directly from the polluter, or we access the Canadian-established fund to recover costs.

**Senator Massicotte:** In 2011-12, how much did you take in from clients who used your services?

**Ms. Gonçalves:** It varies greatly from one year to the next.

**Senator Massicotte:** Roughly speaking?

**Ms. Gonçalves:** I know that our base funding is \$10 million, but I would prefer to send the information on the cost recovery portion afterwards.

**Senator Massicotte:** Are we talking one or two million? Ten to twenty million?

**Ms. Gonçalves:** No, it is not that high.

[English]

**Senator Patterson:** Being a senator for Nunavut, I would like to focus on the Arctic marine pollution response. I note that the Arctic is the one region where there was an increase in incidents between 2010-11.

You said that there are 75 trained responders located in three regions. Which three regions, please?

**Ms. Gonçalves:** The slide represents previous years where the Coast Guard was organized around five regions — Newfoundland and the Maritimes; Central and Arctic, which amalgamated the old Central and Arctic and Quebec; and Pacific, which is now called Western because the border has shifted over to Manitoba. Those are the new regions.

**Senator Patterson:** What are they called?

**Ms. Gonçalves:** They are the Atlantic, which amalgamated Newfoundland and the Maritimes; Central and Arctic, which amalgamated the old Central and Arctic and Quebec; and Pacific, which is now called Western because the border has shifted over to Manitoba. Those are the new regions.

**Senator Patterson:** The community packs in the Arctic are for small-scale spills. Could you briefly describe what they contain and whether there are any plans to provide community packs for the eight Nunavut communities that are not listed since they are all supplied by oil tanker annually? There are 27 communities. You have 19 packs. Are there plans to augment that?

et l'équipement. On a aussi le volet réponse à un incident. On a des autorités pour recouvrer les montants utilisés pour aller sur place ou pour répondre à un incident en particulier. On a deux façons de recouvrer ces montants, soit directement chez les pollueurs, ou on a accès au fonds établi au Canada pour recouvrer les dépenses.

**Le sénateur Massicotte :** Pour l'année 2011-2012, quelle portion vient des clients qui bénéficient de vos services?

**Mme Gonçalves :** Cela varie beaucoup d'une année à l'autre.

**Le sénateur Massicotte :** Grosso modo?

**Mme Gonçalves :** Je sais que 10 millions de dollars, c'est notre base, mais pour le montant de recouvrement, je préférerais vous l'envoyer.

**Le sénateur Massicotte :** Est-ce que c'est un ou deux millions? Dix à vingt millions?

**Mme Gonçalves :** Non, ce n'est pas aussi élevé.

[Traduction]

**Le sénateur Patterson :** Comme je suis sénateur pour le Nunavut, j'aimerais qu'on se concentre sur ce qui se fait pour répondre à la pollution marine dans l'Arctique. Je remarque que cette région est la seule où il y a eu une augmentation des incidents de 2010 à 2011.

Vous avez dit qu'il y avait 75 intervenants formés répartis dans trois régions. De quelles régions s'agit-il, je vous prie?

**Mme Gonçalves :** La diapositive représente les années antérieures, à l'époque où la Garde côtière s'organisait en fonction de cinq régions : Terre-Neuve, les Maritimes et ainsi de suite. Depuis un an, les régions ont été remaniées pour n'en former que trois, mais nous couvrons toujours la même portion du territoire canadien. Nous sommes tout simplement passés de cinq à trois régions.

**Le sénateur Patterson :** Comment les nomme-t-on?

**Mme Gonçalves :** Il y a la région Atlantique, qui est un amalgame de Terre-Neuve et des Maritimes, la région du centre et l'Arctique, qui regroupe l'ancien centre, l'Arctique et le Québec, et la région de l'Ouest, qui reprend l'ancienne région du Pacifique avec l'annexion du Manitoba. Ce sont les nouvelles régions.

**Le sénateur Patterson :** Les trousseaux d'intervention destinées aux collectivités de l'Arctique sont pour les petits déversements. Pourriez-vous faire une description succincte de ce qu'elles contiennent et nous dire si votre organisation a l'intention de fournir des trousseaux aux huit collectivités du Nunavut qui ne sont pas sur la liste, mais qui sont quand même ravitaillées une fois l'an par pétrolier? Il y a 27 collectivités et vous avez 19 trousseaux. Envisagez-vous d'augmenter le nombre de trousseaux?

**Ms. Thomas:** At this time, we do not have the funding to augment the community packs. We do have the ones you have mentioned, plus three very large packs that we can deploy rapidly should there be a larger-scale spill. Ms. Gonçalves can explain to you what the packs contain in terms of equipment.

**Ms. Gonçalves:** The packs themselves will have standard equipment to deal with the type of spill that will happen when a product is being transshipped between a vessel and land — things like a boom to contain a spill, skimmers, small aluminum boats and those types of standard equipment that would be used for those types of spills.

**Senator Patterson:** The larger packs are, I think, located in what I call the Western Arctic — Inuvik, Tuk and Hay River. Have you thought of locating one of those larger-scale response capabilities anywhere in Nunavut because that is a big coast?

**Ms. Gonçalves:** We have located those rapidly transportable packs where there is an opportunity to deploy them quickly to other areas of the Arctic. Based on current risk assessments, for the time being I think we are satisfied that they are positioned appropriately. However, I think that Ms. Thomas mentioned earlier that Transport Canada is leading a risk assessment of the Arctic and that a report will be coming out in the next year and a half. Once we have the results of those risk assessments and the recommendations of the panel, we will reassess to see whether or not there is a need to deploy that type of equipment elsewhere.

**Senator Patterson:** I am very pleased about the Arctic Council agreement on international collaboration. You expect that will be signed in May at the Arctic Council meeting in Sweden. Could you tell me if that agreement is public yet or, if not, if it could be made available to our committee when it is made public?

**Ms. Gonçalves:** My understanding is that the agreement itself is not yet public, but it will be as soon as it is presented for approval at the ministerial meeting in Sweden May 15.

**Senator Patterson:** I think we should ask for that.

**The Chair:** For anything that you say you will respond to, just do it through the clerk.

**Senator Lang:** I would like to draw our attention to the West Coast. I assume that you are very much involved with everything that goes on there and that you know the history from the point of view of spills. We had a representative here from the Pacific Pilotage Authority who indicated to the committee that the number of tankers presently coming into the Port of Vancouver was about 50 per cent less than what was there 10 years ago, primarily because of the size of the vessels. They increased the size

**Mme Thomas :** Nous ne disposons pas à l'heure actuelle des fonds nécessaires pour augmenter le nombre de trousses. Nous avons celles dont vous avez parlé, plus trois trousses de très grande capacité que nous pouvons déployer rapidement dans l'éventualité d'un déversement plus important. Mme Gonçalves peut vous expliquer ce que les trousses contiennent.

**Mme Gonçalves :** Les trousses proprement dites rassembleront tout l'équipement standard requis pour faire face au type de déversement qui risque de se produire lors du transbordement d'un produit, d'un navire à la terre ferme — des outils tels qu'un barrage flottant pour contenir le déversement, des récupérateurs, de petites embarcations en aluminium et tout autre équipement normalement utilisé pour ces types de déversements.

**Le sénateur Patterson :** Je crois que les trousses de plus grande capacité sont gardées dans cette région que j'appelle l'Arctique occidentale — à Inuvik, à Tuk et à Hay River. Avez-vous pensé à poster l'une de ces trousses quelque part au Nunavut, vu l'étendue des côtes de cette région?

**Mme Gonçalves :** Nous avons placé ces trousses qui sont rapidement transportables là où il est possible de les déployer en peu de temps dans d'autres régions de l'Arctique. Si l'on se fie aux évaluations des risques, nous pensons qu'elles sont installées là où il faut. Cependant, je crois que Mme Thomas a indiqué plus tôt que Transports Canada procédait à une évaluation du risque pour l'Arctique, évaluation dont le rapport est attendu d'ici un an et demi. Lorsque nous aurons en main ces conclusions ainsi que les recommandations du groupe d'experts, nous réévaluerons s'il y a lieu de déménager cet équipement ailleurs.

**Le sénateur Patterson :** Je me félicite de l'entente de collaboration internationale conclue par le Conseil de l'Arctique. Vous prévoyez que l'entente sera signée en mai, lors de la réunion du Conseil, qui se tiendra en Suède. Pourriez-vous me dire si cette entente a déjà été rendue publique et, dans la négative, si notre comité pourrait en obtenir une copie lorsqu'elle sera rendue publique?

**Mme Gonçalves :** Je crois comprendre que l'entente proprement dite n'a pas encore été rendue publique, mais que cela se fera dès qu'elle sera soumise à l'approbation des ministres à l'occasion de la réunion qui se tiendra en Suède, le 15 mai prochain.

**Le sénateur Patterson :** Je crois que nous devrions demander d'en avoir une copie.

**Le président :** Pour tout ce que vous souhaitez obtenir, veuillez prendre des arrangements avec le greffier.

**Le sénateur Lang :** J'aimerais attirer votre attention sur la côte ouest. Je présume que vous suivez de près tout ce qui se passe là-bas et que vous connaissez l'historique des déversements qui s'y sont produits. Le comité a reçu un représentant de l'Administration de pilotage du Pacifique Canada, qui nous a dit que le nombre de pétroliers qui entraient dans le port de Vancouver à l'heure actuelle correspondait à environ la moitié de ce qu'il était il y a 10 ans, principalement à cause de la taille des

of the vessels, so the number of vessels coming up through that strait was substantially less. Fifty per cent might be exaggerating a bit, but it was substantially less.

Can you verify that there is substantially less tanker traffic? That is of concern to the people who live in Vancouver. If there is an increase in tanker traffic, how does that relate to the Coast Guard and all of the other authorities to manage this and ensure that there will not be an environmental spillage?

**Ms. Thomas:** We cannot verify the numbers. Transport Canada keeps those kinds of statistics and would be able to make them available to you. However, there is absolutely no doubt that tankers are getting larger. The post-Panamax vessels going through the St. Lawrence, for example, are significantly larger. As a result, we have had to adjust how we manage navigation systems. We have had to add aids to navigation in the Port of Vancouver and other locations so that the larger vessels can maneuver, but as for the delta as a result of it, I am not aware of that number. Transport Canada tracks that information.

**Senator Lang:** According to the witness, the numbers were substantially less than everyone at the hearing that evening expected. It was an interesting statistic in view of what has been brought forward in public with respect to those in opposition to increased tanker traffic. I do not think most Canadians are aware of that fact. I think that organizations such as yours should ensure that people are aware exactly what we are realistically speaking of as we move ahead because these issues are important to Canadians.

I want to go through another area that you referred to earlier, namely, the World Class Tanker Safety System announced on March 18. It goes on to state, “. . . which will allow it to respond more effectively to an incident and integrate its operation with key partners as part of the program.”

Could you give us details on how the Canadian Coast Guard Incident Command System will enhance the effectiveness of incident responses compared to the current system? What are we doing differently than what we were doing before? My understanding was that prior to this announcement our system was comparable to anywhere else in the world.

**Ms. Thomas:** You are correct. Our response on water has always been very effective and we have responded to every pollution incident that we have been called to. Incident Command gives us a set of tools to operate with other agencies, such as the Royal Canadian Navy, provinces, other coast guards, communities and stakeholders, so that all the information they are using to manage spills, or to help provide information so that we can manage spills, is collected and considered in the decision-

navires. Comme les navires d'aujourd'hui sont plus gros qu'avant, le nombre de ceux qui passent par ce détroit a diminué considérablement. Peut-être pas de 50 p. 100, mais quand même de beaucoup.

Pouvez-vous vérifier si la circulation des pétroliers a diminué considérablement? Cela est une source de préoccupations pour les habitants de Vancouver. Si la circulation des pétroliers augmente, comment cela affecte-t-il la Garde côtière et toutes les autres administrations qui sont censées gérer cela et veiller à ce qu'il n'y ait pas de déversements dans l'environnement?

**Mme Thomas :** Nous ne pouvons pas vérifier ces chiffres. Pour ce genre de statistiques, il vous faudra demander à Transports Canada. Il ne fait cependant aucun doute que la taille des pétroliers augmente. Par exemple, les navires post-Panamax qui entrent par le Saint-Laurent sont beaucoup plus gros. Il a par conséquent fallu que nous adaptions nos façons de gérer nos équipements de radionavigation. Nous avons dû ajouter des dispositifs d'aide à la navigation dans le port de Vancouver et à d'autres endroits, afin que les navires de grande taille puissent manœuvrer. Mais je ne peux malheureusement pas vous donner de chiffres là-dessus. C'est Transports Canada qui fait le suivi de cette information.

**Le sénateur Lang :** Les chiffres donnés par le témoin en question étaient de beaucoup inférieurs à ceux auxquels on s'attendait. C'était une statistique intéressante compte tenu des chiffres qui étaient débattus sur la place publique, notamment par ceux qui s'opposaient à une augmentation de la circulation des pétroliers. Je ne crois pas qu'une majorité de Canadiens soient au courant de cette diminution. Pour la suite des choses, je crois qu'une organisation comme la vôtre devrait s'assurer que la population soit bien informée de ce qui se passe vraiment, car ces enjeux sont importants pour les Canadiens.

J'aimerais toucher à un autre aspect que vous avez évoqué plus tôt, à savoir le Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, qui a été annoncé le 18 mars dernier. Dans l'énoncé qu'on en fait, on dit que le système de commandement en cas d'incident que le gouvernement mettra en place permettra à la Garde côtière d'« intervenir de façon plus efficace lors d'un incident et (d')intégrer ses activités à celles de partenaires clés ».

Pouvez-vous nous expliquer comment ce système de commandement améliorera l'efficacité des interventions de la Garde côtière en cas d'incident par rapport au système actuel? Que faisons-nous différemment? Je croyais avant cette annonce que notre système était comparable à ce qui se faisait ailleurs dans le monde.

**Mme Thomas :** Vous avez raison. Nos interventions sur l'eau ont toujours été très efficaces et nous avons répondu à tous les appels que nous avons reçus concernant les incidents en matière de pollution. Le système de commandement en cas d'incident nous fournit des outils pour travailler avec d'autres organismes, tels que la Marine royale canadienne, les provinces, d'autres garde-côtes, les collectivités et les parties prenantes, de manière à ce que toute l'information dont ils se servent pour gérer les

making process to manage a very large incident. It was used in the Gulf. It was the system that allowed information to be parsed and analyzed so that action could be taken in the Gulf in the *Deepwater Horizon* incident. It is used in many federal government agencies, in multiple provinces and by other coast guards as a series of tools that help you make decisions to respond. It is not the equipment you use on water to respond, it is how you manage the information that you need to make the appropriate response; that is, how you engage other partners so that it is a truly integrated response whenever you have a large-scale incident. We will use it for environmental response and for other incidents, such as search and rescue, so that we are interoperable with our partner agencies and can provide a more effective response for Canadians.

**Senator Seidman:** I had a question about the Incident Command System, so we will follow from where Senator Lang left off. You are talking about a decision analysis tool, I guess.

**Ms. Thomas:** Yes.

**Senator Seidman:** You say here “with emergency response partners.” One of the things that came up consistently around the safety aspect of things, and certainly came up in the Gulf, is who was responsible for command and control? Who is really making the decisions and who is in charge? I think we heard in our committee hearings that the Coast Guard is in charge. Could you tell us if that is the case and how this new Incident Command System deals with that aspect, if it does?

**Ms. Thomas:** Yes, the Coast Guard is responsible. We are in charge if there is an on-water pollution event. Whether we are there as the federal monitoring officer, the on-scene commander or doing the response, we are in charge.

The system allows us to manage the information and the actions of partners. To break it down to its simplest level, no one is working at cross-purposes with each other. We understand the implications of action B versus C, and we know what each individual player in the system will do because it is built on a structure known by all the partners. We know what the logistics lead will do; we know what the operational lead will do. We know what we do at a national level. It allows the national organization, namely us in Ottawa, to understand what is happening on the water for a major or even a minor incident, and they understand what we are doing. It stops the questioning of who is doing what because everyone understands it and the system is integrated across multiple departments. It is about having command and control and about everyone having the same understanding of who is doing what so there are no wasted efforts or resources, no duplication of efforts and no working at cross-purposes with other agencies, which is the last thing you want in a major incident.

déversements — ou qu'ils pourraient nous transmettre pour nous aider à les gérer — soit rassemblée et prise en considération lors des processus décisionnels entourant la gestion des incidents de très grande envergure. Ce système a été utilisé dans le golfe du Mexique, lors de l'incident de *Deepwater Horizon*. C'est ce système qui a permis d'analyser l'information et d'éclairer la mise en œuvre de l'intervention. De nombreux organismes du gouvernement fédéral, plusieurs provinces et des garde-côtes s'en servent comme boîte à outils pour prendre des décisions. Il ne s'agit pas de l'équipement dont on se sert sur l'eau lors des interventions, mais bien de la façon dont est gérée l'information nécessaire pour déployer une intervention appropriée; il s'agit de la façon de mobiliser les autres parties prenantes pour que la réponse aux incidents à grande échelle soit une réponse unifiée. Nous nous servons de ce système pour intervenir aux menaces environnementales, mais aussi pour d'autres incidents, tels que les activités de recherche et de sauvetage, de manière à ce que nous puissions interagir avec nos organismes partenaires et offrir une réponse plus efficace, pour le bien des Canadiens.

**La sénatrice Seidman :** J'avais une question au sujet du Système de commandement en cas d'incident. Nous allons donc continuer là où était M. Lang. Vous parlez d'un outil d'analyse des décisions, je suppose.

**Mme Thomas :** Oui.

**La sénatrice Seidman :** Vous dites « avec des partenaires d'intervention d'urgence ». La question de la responsabilité du commandement et du contrôle revient constamment à propos de la sécurité, et on l'a évidemment soulevée dans le cas du Golfe. Qui prend les décisions, et qui est responsable? On nous a dit que c'était la Garde côtière, je crois. Est-ce bien le cas? Comment le nouveau Système de commandement en cas d'incident aborde-t-il cette responsabilité?

**Mme Thomas :** Oui, la Garde côtière est responsable en cas de pollution de l'eau. Nous sommes responsables de la surveillance fédérale, du commandement sur place et de l'intervention.

Le système nous permet de gérer l'information et les actions des partenaires. Pour simplifier les choses, personne ne travaille à contre-courant. Nous comprenons les conséquences d'une action sur une autre, et nous connaissons le rôle de chaque intervenant du système, dont la structure est connue de tous. Nous savons ce que font les responsables de la logistique et des opérations. Nous savons ce que nous avons à faire à l'échelle nationale. Cela permet à l'organisation nationale — c'est-à-dire nous, à Ottawa — de comprendre ce qui se passe sur l'eau en cas d'incident majeur ou mineur, et aux autres intervenants de comprendre ce que nous faisons. On n'a donc pas à se demander qui fait quoi parce que tout le monde le sait, et le système est intégré au sein de nombreux ministères. Il faut assurer le commandement et le contrôle, et que tout le monde comprenne le rôle de chacun, de sorte qu'il n'y ait pas d'efforts ou de ressources gaspillés, aucun chevauchement des tâches et aucun travail à contre-courant avec d'autres organismes, ce qui est la dernière chose qu'on veut en cas d'incident majeur.

**Senator Seidman:** So you are playing an important coordinating role there, then.

**Ms. Thomas:** We play multiple roles, yes, a central coordinating role. In some cases, however, we are doing the actual response. This helps us manage that as well.

**Senator Seidman:** You talked about your training initiatives and courses. Especially under these circumstances that you talk about, where you are working with other response partners, are you involved at all in the training of other response partners or would other enterprises train their people?

**Ms. Thomas:** Ms. Gonçalves can respond in more detail, but at a high level we work with partners in other governments. We are constantly exercising and training. We have a training plan for our responders, that is, the people who do the actual hands-on response. We also have a training program that we have commenced from the commissioner down to the responder, that entire range of individuals within the Coast Guard, who all play a role in a response. They are all being trained in Incident Command on what they do. There is the Incident command system training that we will exercise within the Coast Guard and then with partners, but training is also done for the technical experts in cleaning up a response.

**Senator Seidman:** We heard there are co-ops and various private organizations that do some of this work in terms of emergency response. Do you have any role in training those people at all?

**Ms. Gonçalves:** We would focus in on the key players that would be assisting us with a response. For example, we would be working closely with, as Ms. Thomas mentioned, the U.S. Navy, the other coast guards, the U.S. Coast Guard, the provinces and territories, and response organizations. We would exercise with any key players that would have a specific decision-making role or response role, and we would also ensure that everyone has the same type of training so that we can ensure the search capacity required to deal with a major incident.

**Senator Wallace:** I want to follow up on Senator Seidman's question to understand the role the Coast Guard plays in two ways: one, in the event of a spill; and, two, in the approval of spill response plans by spill response organizations. I will start with that.

There are private sector organizations in Canada that provide spill response capability. There are some on the East Coast, the West Coast and in the St. Lawrence. Does the Coast Guard approve their plans and are you able to confirm that satisfactory personnel are in place and that they have a plan and are able to respond if incidents occur? Does the Coast Guard approve those plans?

**Ms. Thomas:** Transport Canada is the regulator of the regime, so they approve the plans.

**La sénatrice Seidman :** Vous jouez donc un rôle de coordination important.

**Mme Thomas :** Nous assurons de multiples rôles, oui; un rôle de coordination centrale. Toutefois, dans certains cas, nous sommes responsables de l'intervention même, ce qui nous aide à gérer aussi.

**La sénatrice Seidman :** Vous avez parlé de vos initiatives et cours de formation. Dans ces circonstances, êtes-vous responsables de la formation des autres partenaires en matière d'intervention, ou est-ce que d'autres entreprises les forment?

**Mme Thomas :** Mme Gonçalves pourrait mieux vous répondre, mais nous travaillons avec nos partenaires de haut niveau au sein des autres gouvernements. Les exercices et la formation sont continus. Les intervenants suivent un plan de formation. Nous avons également un programme de formation, que nous offrons à l'éventail des membres de la Garde côtière, du commissaire aux intervenants, puisqu'ils jouent tous un rôle important dans l'intervention. Ils reçoivent tous une formation sur le commandement en cas d'incident, adaptée à leur travail. La formation sur le Système de commandement en cas d'incident sera offerte à l'interne puis à nos partenaires; une formation est également offerte aux experts techniques responsables du nettoyage.

**La sénatrice Seidman :** On nous a dit que des coopératives et des organisations privées effectuaient certains travaux associés aux interventions d'urgence. Est-ce que vous formez ces personnes?

**Mme Gonçalves :** Nous nous concentrons sur les principaux acteurs qui nous aident en cas d'intervention. Par exemple, comme l'a dit Mme Thomas, nous travaillons en étroite collaboration avec la Marine et la Garde côtière américaines, les autres gardes côtières, les provinces et les territoires, et les organismes d'intervention. Nous réalisons des exercices avec tous les intervenants clés qui ont un rôle décisionnel ou d'intervention, et nous veillons à ce que tout le monde reçoive une formation similaire pour que nous puissions garantir la capacité de recherche requise en cas d'incident majeur.

**Le sénateur Wallace :** J'aimerais faire suite à la question de Mme Seidman, pour comprendre le rôle de la Garde côtière en cas de déversement, et aussi dans l'approbation des plans des organismes d'intervention. C'est ce que j'aimerais savoir dans un premier temps.

Certains organismes privés offrent une capacité d'intervention en cas de déversement. Ils se trouvent sur la côte Est, la côte Ouest et sur le fleuve Saint-Laurent. Est-ce que la Garde côtière approuve leurs plans? Pouvez-vous vérifier la qualité de leur personnel, vous assurer qu'ils ont un plan et qu'ils puissent intervenir en cas d'incident?

**Mme Thomas :** Transports Canada approuve les plans à titre d'autorité réglementaire.

**Senator Wallace:** Yes, but the Coast Guard itself?

**Ms. Thomas:** We are the operator, so we are responsible for the on-water response and we will work with response organizations. However, it is a matrix response regime in Canada, so Transport Canada is the regulator and they manage the regime; we respond.

**Senator Wallace:** As we sort this and understand how the regime works in Canada, as you pointed out in the Arctic, the Coast Guard actually provides the personnel, the equipment and the response if an event occurs, correct?

**Ms. Thomas:** Yes.

**Senator Wallace:** If an event occurs anywhere else in Canadian waters, I understand that the Coast Guard does not provide a direct response or the direction in responding to that event; rather, it is the vessel owner, through the spill response organization that it is contracted with, which is a private organization, that actually takes control of it?

**Ms. Thomas:** There are multiple answers to that question. The vessel itself can be the responder. If the vessel cannot respond, they can contract with a response organization; or the Canadian Coast Guard can respond if it is a mystery spill — that is, where we do not know what the source of the pollution is — or if the polluter is unable to respond or refuses to respond, then we do the actual on-water response.

**Senator Wallace:** Sure, but when they are able to respond — that is, the events occur and they have their spill response organization in place — to clarify, it is not Coast Guard that takes control of the situation. You are not the command and control of that. My understanding is the Coast Guard purposely stayed away from that and left it to the response organizations.

**Ms. Thomas:** Our role in that case is as federal monitoring officer.

**Senator Wallace:** To monitor, not take control.

**Ms. Thomas:** Right; we ensure the response is appropriate.

**Senator Wallace:** If you look at the responses that have occurred, I realize there were a number of incidents since the 1990s, when this regime was developed. From a Coast Guard perspective, how effective have these independent, private sector response organizations been in responding?

**Ms. Gonçalves:** Again, with Transport Canada being the regulator, they are responsible for assessing the effectiveness of the response organizations. However, generally from our own observations we would say that they have been fairly effective.

**Senator Sibbeston:** To the officials, with respect to the reporting of incidents, I was a bit surprised to find that you basically respond to even minimal amounts of fuel in the water. By reporting the way you do, you give the public an image that

**Le sénateur Wallace :** D'accord, mais la Garde côtière même?

**Mme Thomas :** Nous sommes l'opérateur; nous sommes responsables de l'intervention en mer, et nous travaillons avec les organismes d'intervention. Toutefois, le régime d'intervention canadien est une matrice. Transports Canada est donc l'organisme de réglementation qui gère ce régime; nous sommes responsables de l'intervention.

**Le sénateur Wallace :** Nous tentons de comprendre comment fonctionne le régime canadien. Vous avez dit que dans l'Arctique, la Garde côtière veillait à fournir le personnel et l'équipement, et était responsable de l'intervention en cas d'incident. C'est bien cela?

**Mme Thomas :** Oui.

**Le sénateur Wallace :** Si un incident se produit ailleurs dans les eaux canadiennes, la Garde côtière n'assure pas d'intervention directe, et ne la gère donc pas; c'est plutôt le propriétaire du navire, par l'entremise de l'organisme d'intervention en cas de déversement avec lequel il fait affaire — soit une organisation privée —, qui prend le contrôle?

**Mme Thomas :** Il y a plusieurs réponses à cette question. Le navire peut intervenir. S'il ne peut le faire, il peut demander à un organisme d'intervention de s'en charger. La Garde côtière canadienne peut aussi intervenir s'il s'agit d'un déversement d'origine inconnue ou si le pollueur ne peut intervenir ou refuse de le faire. Nous sommes alors responsables de l'intervention en mer.

**Le sénateur Wallace :** D'accord, mais pour bien comprendre, lorsqu'ils peuvent intervenir — c'est-à-dire lorsqu'un incident se produit et qu'un organisme d'intervention en cas de déversement est en place —, la Garde côtière ne prend pas le contrôle. J'ai cru comprendre que vous ne vous mêliez pas à cela, et que vous laissez les organismes d'intervention s'en charger.

**Mme Thomas :** Dans ce cas, nous sommes l'agent fédéral de surveillance.

**Le sénateur Wallace :** Vous surveillez; vous ne prenez pas le contrôle.

**Mme Thomas :** C'est exact. Nous nous assurons que l'intervention est faite correctement.

**Le sénateur Wallace :** Si on tient compte des interventions faites depuis la mise en œuvre du régime dans les années 1990 — je constate qu'il y en a eu plusieurs. Du point de vue de la Garde côtière, est-ce que ces organisations indépendantes du secteur privé ont été efficaces?

**Mme Gonçalves :** Je le redis, c'est Transport Canada qui, à titre d'organisme de réglementation, évalue l'efficacité des organismes d'intervention. Toutefois, de façon générale, d'après nos observations, je dirais qu'elles ont été assez efficaces.

**Le sénateur Sibbeston :** En ce qui a trait à la déclaration des incidents, j'ai été surpris de constater que vous interveniez même lorsque les quantités de carburant déversées dans l'eau étaient minimes. La Garde côtière paraît donc très active, elle semble

the Coast Guard is really active, doing a great job for Canadians, but really you are just dealing with little minute spills in many cases, particularly from recreational boats.

Could you not improve, provide another measure of the work that you do rather than just reporting? For instance, the map on page 5 where you show the 2 per cent is really deceiving because the most significant thing, it seems to me, would be pollution by big vessels. Yet they are shown on the map here as little and insignificant as compared to other vessels.

I wonder whether you could provide better information about your work, rather than giving the information as you do. You are giving the impression that in 2012 there were 1,200 incidents, but some of these are just cups of fuel in the water, which is really nothing in the scheme of things.

**Ms. Thomas:** First, I think the Coast Guard is doing a very good job. Yes, there are different ways we could depict the information and we will get that. I think it is important to show the number of incidents compared to the number of incidents and the number of ship movements. Due to the media and major incidents that come to mind when people think of oil spills — the *Exxon Valdez*, *Deepwater Horizon* — we all presume that it has to be large to have an impact. Depending on the substance spilled, a cup of something in the water can damage the environment. It can damage fishing areas, shellfish and so we do respond. That is our job.

We can get you different statistics, but there are a couple of things that are very illustrative of this data. One, the system works. The tanker safety prevention system in this country is effective. The ships that come into the country because of the regime set by Transport Canada are safe. The navigation systems we have put in place are effective because vessels do not readily and easily go aground, not large ones. The pilotage system works and when there is a spill, our response system works. It is a cascade of interventions that ensure the safety of Canadian waters, and this is illustrative of the fact that the system works.

**Senator Sibbeston:** There is a debate among scientists that deal in climate change. With regard to the Arctic, there is a debate whether it will be 2025 or 2035 when the Arctic will be free of ice so there can be summer passage of vehicles on a large scale. Considering that in 10, 15, 20 years from now the Arctic will be navigated much more, does the World Class Tanker Safety System that has been announced have anything directed towards that eventuality?

**Ms. Thomas:** The risk assessment being led by Transport Canada has an Arctic portion to it. Since the Arctic is a vast area and we cannot provide the same level of service north of 60 as we do south of 60, it would be impossible to do and there is not a need for it. We want to take the risk assessment being led by Transport Canada and form our services. How we will to plan for our services for the eventuality, if it occurs, that the Arctic is ice

faire du bon travail pour les Canadiens. Mais en réalité, dans de nombreux cas, vous ne gérez que de très petits déversements, provenant principalement des embarcations de plaisance.

Ne pourriez-vous pas améliorer ou modifier la façon de mesurer votre travail, plutôt que de déclarer tous les incidents? Par exemple, dans le diagramme de la page 5, on voit que seulement 2 p. 100 des incidents sont causés par des pétroliers. Les chiffres sont trompeurs, puisqu'il me semble que la pollution par les gros navires est la plus importante. Or, dans le diagramme, leur pourcentage est minime par rapport aux autres navires.

Ne pourriez-vous pas transmettre des renseignements plus justes sur votre travail, d'une autre façon? Vous donnez l'impression qu'il y a eu 1 200 incidents en 2012, mais dans certains cas, ce n'est que quelques millilitres de carburant dans l'eau, ce qui n'est rien dans ce contexte.

**Mme Thomas :** D'abord, je crois que la Garde côtière fait un très bon travail. Oui, il y a diverses façons de transmettre l'information, et nous le ferons. Je crois qu'il est important de montrer le nombre d'incidents par rapport au type et au mouvement des navires. La médiatisation de certains déversements de pétrole — comme ceux de l'*Exxon Valdez* et de *Deepwater Horizon* — nous pousse à croire que seuls les grands incidents ont des répercussions. Selon la substance déversée, une seule tasse dans l'eau peut nuire à l'environnement. Elle peut endommager les zones de pêche, les mollusques, alors il faut intervenir. C'est notre travail.

Nous pouvons vous transmettre d'autres statistiques, mais ces données illustrent bien certaines choses. D'abord, le système fonctionne. La prévention en matière de sécurité des pétroliers est efficace. Grâce au régime établi par Transports Canada, les navires qui entrent au pays sont sécuritaires. Les systèmes de navigation que nous avons mis en place sont efficaces, puisque les navires ne peuvent pas les contourner facilement, du moins pas les grands navires. Le système de pilotage fonctionne et lorsqu'il y a un déversement, notre système d'intervention fonctionne bien également. C'est une suite d'interventions qui nous permettent d'assurer la sécurité des eaux canadiennes, et ces statistiques sont la preuve que le système est efficace.

**Le sénateur Sibbeston :** Les scientifiques ne s'entendent pas sur la portée des changements climatiques dans l'Arctique. On se demande si c'est en 2025 ou en 2035 que la glace fondra, ce qui permettra le passage des navires à grande échelle en été. Comme la navigation dans l'Arctique augmentera de façon considérable d'ici 10, 15 ou 20 ans, est-ce que le système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes qui a été annoncé aborde cette éventualité?

**Mme Thomas :** L'évaluation des risques réalisée par Transports Canada porte notamment sur l'Arctique. Il s'agit d'une région vaste et nous ne pouvons pas offrir les mêmes services au nord et au sud du 60° parallèle, ce serait impossible, et ce n'est pas nécessaire. Nous voulons utiliser l'évaluation de Transports Canada pour établir nos services. Si l'Arctique est libre de glace éventuellement, nous nous fonderons sur cette

free will be based on a risk assessment rather than a smattering of equipment, navigation aids or hydrographic charts everywhere. We will use a very scientific method to define and describe what our services will be and then build upon them.

We always like to remind people that, yes, Arctic ice is breaking up. The Arctic is more dangerous now as a result of that breakup. Multi-year ice is moving south. The weather can change instantly and a vessel that was free of ice 12 hours ago is now surrounded by ice and in need of icebreaker assistance. The Arctic is not by any means the same navigation environment that we have in Southern Canada.

**Senator Unger:** Regarding increased tanker traffic on the West Coast, what has been the response of industry in terms of cooperating with the Coast Guard?

**Ms. Thomas:** Industry has been very responsive in terms of cooperating with us. We have a very good relationship with all our stakeholders on the West Coast. We meet with them twice a year. I hear in headquarters that it is constant communication on the coast. They understand what our services are and the level of our services, and we have a very collaborative relationship. A local marine advisory board for British Columbia talks to the Coast Guard on a continual basis about what our level of service should be for them.

**Senator Unger:** You do not have any concerns or issues about working with them?

**Ms. Thomas:** No.

**Senator Unger:** Based on the polluter pays principle, how are costs recovered from the small private boaters who have all these spills?

**Ms. Thomas:** We respond to most of the small spills out of our A-base of \$10 million that Ms. Gonçalves referred to.

**Ms. Gonçalves:** For most part when you are talking about small spills or recreational vessels, they are usually diesel. If they are small, often there is not a lot to recover and so the costs are minimal in terms of our particular intervention. However, the principle stands, which is that the polluter is responsible so they either take action or if they are unable or unwilling, we will either direct or take action ourselves. That is something where we can cost-recover, but it is not always feasible. We have the option of going to the Ship-source Oil Pollution Fund for recovery of our costs if it is deemed necessary.

**Senator Unger:** Do you have any concerns about the implications of increased oil tanker activity on the West Coast?

**Ms. Thomas:** We are ready to respond. We think the systems in place and being put in place are effective and the majority of oil that moves in and out of Canada, of substance, is on the East Coast. The system is effective there and the improvements being made on the West Coast will render it very safe.

évaluation et non sur une poignée d'équipements, d'aides à la navigation ou de cartes hydrographiques pour prévoir nos services. Nous aurons recours à une méthode scientifique rigoureuse pour définir et décrire nos services, puis nous les mettrons à profit.

On tient à rappeler aux gens que l'Arctique est maintenant plus dangereux en raison de la fonte. La glace de plusieurs années se déplace vers le sud. Le temps peut changer très rapidement et un navire peut être pris dans les glaces en 12 heures à peine, et avoir besoin de l'aide d'un brise-glace. L'environnement de navigation dans l'Arctique est complètement différent de celui du sud du Canada.

**La sénatrice Unger :** Est-ce que l'industrie collabore avec la Garde côtière pour s'adapter à l'augmentation du trafic des pétroliers sur la côte Ouest?

**Mme Thomas :** L'industrie a été très réceptive. Nous entretenons une très bonne relation avec tous nos intervenants sur la côte Ouest. Nous les rencontrons deux fois par année. On me dit qu'il y a une communication continue entre l'administration centrale et la côte. Les intervenants comprennent la nature et le niveau de nos services. Un conseil consultatif maritime local de la Colombie-Britannique échange continuellement avec la Garde côtière au sujet des services nécessaires.

**La sénatrice Unger :** Vous n'avez pas de difficulté à travailler avec eux?

**Mme Thomas :** Non.

**La sénatrice Unger :** Selon le principe du pollueur-payeur, comment récupérez-vous les coûts auprès des propriétaires des petits bateaux de plaisance responsables de tous ces déversements?

**Mme Thomas :** Nous utilisons le budget des services votés de 10 millions de dollars dont a parlé Mme Gonçalves pour nettoyer la plupart des petits déversements.

**Mme Gonçalves :** La plupart du temps, les embarcations de plaisance déversent du diesel. S'il s'agit d'un petit déversement, il n'y a pas beaucoup de carburant à récupérer. Les coûts de notre intervention sont donc minimes. Toutefois, le principe demeure : le pollueur est responsable. Il doit donc prendre les mesures nécessaires pour régler le problème et, s'il en est incapable ou s'il ne veut pas le faire, nous les ordonnerons ou nous les prendrons nous-mêmes. Nous pouvons parfois recouvrer les coûts, mais ce n'est pas toujours possible. Nous avons également accès à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires au besoin.

**La sénatrice Unger :** Est-ce que l'augmentation du trafic des pétroliers sur la côte Ouest vous inquiète?

**Mme Thomas :** Nous sommes prêts à intervenir. Nous croyons que les systèmes en place ou à venir sont efficaces. La majorité du pétrole entre au Canada et en sort par la côte Est. Le système y est efficace, et les améliorations apportées sur la côte Ouest la rendront très sécuritaire.



**Senator Unger:** Is there a good comparable to be made between the East Coast and the West Coast?

**Ms. Thomas:** Again, Transport Canada tracks those numbers, but anecdotally we are told 90 per cent of the shipments for oil, for example, are on the East Coast and 10 per cent are on the West Coast at this time.

**Senator MacDonald:** You just mentioned something that I think is important not to forget: The vast majority of oil in this country is handled on the East Coast. The only drilling is on the East Coast between the oil fields of Newfoundland, the Statia Terminals in Point Tupper and the refinery at Irving. Well in excess of 1.5 million barrels a day are being handled.

You mentioned the *Exxon Valdez*, but there were two big oil spills on the East Coast of Canada — the *Arrow* in 1970 in the Chedabucto Bay just west of the Cape Breton, and the *Kurdistan* in 1979 in the Strait of Canso just east of Cape Breton. You said the system is good and you are confident the system can respond, but we have not had a major oil spill there in 30-some years.

What do we have in place? Do you think it is adequate? How much is provided by the private sector and how much by the government? Where is the equipment located?

**Ms. Thomas:** We will both answer those questions.

I think that overall Canada has, yes, an adequate response. If there is a major spill, we would rely on our partners just like the Americans did, for example, during the *Deepwater Horizon* event. We assisted them as did many other countries and we would rely on that kind of bilateral relationship should something be very large.

The system functions. The increase in safety requirements of vessels coming into Canadian waters, the attention and funding that has been spent on navigation systems and navigation aids, and the pilotage regime within Canada have all left the system in very good shape. It ensures that prevention, which is where the majority of the money should be spent, is where the focus has been. You can have all the response organizations and response capacity you want in the world, but you want to ensure there are no spills. The money and the attention have been paid on the prevention side of our regime.

We have a map that shows our location. On slide 8, you can see the yellow dots are Coast Guard equipment depots on the East Coast in particular, and then ROs are the red triangles. The ROs, of course, have very large caches of equipment and vessels. The yellow dots are our equipment depot sites and, of course, we have vessels at sea with equipment on them.

**La sénatrice Unger :** Est-ce qu'on peut comparer la côte Est à la côte Ouest?

**Mme Thomas :** C'est Transports Canada qui comptabilise ces chiffres. Par contre, on nous dit qu'à l'heure actuelle, 90 p. 100 du pétrole est expédié par la côte Est, et 10 p. 100 par la côte Ouest.

**Le sénateur MacDonald :** Ce que vous venez de dire est à retenir : la grande majorité du pétrole du pays passe par la côte Est. Le forage se fait uniquement sur cette côte, entre les champs de pétrole de Terre-Neuve-et-Labrador, de Statia Terminals à Point Tupper et de la raffinerie Irving. Plus de 1,5 million de barils y passent chaque jour.

Vous avez parlé de l'*Exxon Valdez*, mais il y a eu deux importants déversements de pétrole sur la côte Est du Canada — celui de l'*Arrow*, dans la baie Chédabouctou à l'ouest du Cap Breton en 1970 et celui du *Kurdistan*, en 1979, dans le détroit de Canso, à l'est du Cap Breton. Vous dites que le système est efficace et vous avez confiance en votre capacité d'intervention, mais il n'y a eu aucun déversement majeur au cours des 30 dernières années.

Qu'avons-nous mis en place? Pensez-vous que c'est adéquat? Que fournit le secteur privé et que fournit le gouvernement? Où se trouve l'équipement?

**Mme Thomas :** Nous répondrons tous les deux à ces questions.

Je pense que dans l'ensemble les mesures d'intervention du Canada sont adéquates. En cas de déversement majeur, nous pourrions compter sur nos partenaires, comme les Américains l'ont fait, par exemple, lors de l'incident de la plateforme *Deepwater Horizon*. Nous les avons aidés, comme l'ont fait beaucoup de pays, et nous comparions sur ce genre de relation bilatérale en cas d'incident très important.

Le système fonctionne. Les exigences plus strictes en matière de sécurité pour les navires qui entrent dans les eaux canadiennes; le fait de nous être concentrés sur les systèmes de navigation et les services d'aide à la navigation et d'avoir assuré leur financement et le régime de pilotage mis en place au Canada sont des éléments qui ont permis d'avoir un système en très bon état. Cela a permis de mettre l'accent sur la prévention, l'aspect auquel la majeure partie de l'argent devrait être consacrée. On peut avoir toutes sortes d'organismes d'intervention et la meilleure capacité d'intervention possible, mais on veut s'assurer qu'il n'y a aucun déversement. Nous avons consacré nos fonds et notre attention à la prévention.

Nous avons une carte qui indique les emplacements. À la diapositive 8, les points jaunes représentent les dépôts d'équipement de la Garde côtière sur la côte Est, en particulier; les triangles rouges représentent les emplacements des organisations d'intervention. Bien entendu, les organisations d'intervention ont d'importants dépôts d'équipement et de navires. Les points jaunes représentent nos dépôts d'équipement et, de toute évidence, nos navires en mer transportent de l'équipement.

**Senator MacDonald:** You mention that prevention is the key, and of course it is, but there is always human error.

**Ms. Thomas:** Yes.

**Senator MacDonald:** If someone puts a large vessel on the rocks and rips that vessel open, prevention does not really matter.

**Ms. Thomas:** No, it does not, and human error can play into anything. Hopefully, we have enough checks and balances in the system that that would not occur. The construction of vessels nowadays with the way tanks are contained is that you would have to rip open multiple numbers of tanks to have a massive spill. Ship construction and double hulling have changed the safety environment significantly to the benefit of the safety environment.

The reality is that there can always be that one-in-a-million event. We are trained; we have partners; we have response organizations in place; and we would respond should there be a large event.

**Senator MacDonald:** Are you confident that we could respond quickly and efficiently to a major oil spill on the East Coast?

**Ms. Thomas:** Yes.

**Senator Massicotte:** If someone does not respond, you respond, but you also made a comment that you must come to a judgment whether the response is appropriate and adequate. If it is not, you have the legal authority to take control of the situation.

**Ms. Gonçalves:** That is right, yes.

**Senator Wallace:** As we all know, there is new terminal and tanker activity that could take place. There are obviously hurdles to pass, but they could take place on the East Coast and West Coast. The volumes being handled would increase dramatically. Has the Coast Guard done any assessment of what impact that could have on the resources that you would be required to provide?

**Ms. Thomas:** We will be informed in terms of what will be required from the panel and the risk assessment that is being done by Transport Canada. It is easy to presume and leap to the conclusion that we need to increase capacity or change capacity. We want to be informed by the panel of experts and their discussions with stakeholders, so that is the approach we will take.

**The Chair:** Thank you very much for your presentation. You have provided lots of good information. We appreciate it very much. Thank you for the questions that were answered.

Welcome to the second half of our meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. We are continuing our study on the safe transportation of hydrocarbons in Canada.

**Le sénateur MacDonald :** Vous avez mentionné que la prévention est la clé, comme il se doit, mais il y a toujours l'erreur humaine.

**Mme Thomas :** En effet.

**Le sénateur MacDonald :** Si quelqu'un fait échouer un gros navire sur les récifs et perce la coque, la prévention n'a pas vraiment d'importance.

**Mme Thomas :** Non, en effet; l'erreur humaine peut entrer en jeu dans n'importe quelle situation. Il est à espérer que le régime comporte assez de freins et de contrepoids pour éviter que cela se produise. De nos jours, étant donné les méthodes de construction des navires que l'on utilise pour le confinement des réservoirs, il faudrait une rupture de multiples réservoirs pour que le déversement important se produise. Les techniques de construction des navires et le recours aux doubles coques ont grandement amélioré la sécurité.

La réalité, c'est qu'un incident exceptionnel est toujours possible. Nous sommes formés, nous avons des partenaires, des organisations d'intervention ont été mises en place et nous pourrions intervenir en cas d'incident important.

**Le sénateur MacDonald :** Êtes-vous persuadée que nous pourrions intervenir rapidement et efficacement en cas de déversement pétrolier majeur sur la côte Est?

**Mme Thomas :** Oui.

**Le sénateur Massicotte :** Si on n'intervient pas, vous vous en chargez, mais vous avez aussi indiqué que vous devez déterminer si l'intervention est adéquate. Dans le cas contraire, vous avez l'autorité juridique de prendre la situation en main.

**Mme Gonçalves :** C'est exact.

**Le sénateur Wallace :** Comme nous le savons tous, il pourrait y avoir un nouveau terminal et des activités de transport par pétrolier. Manifestement, il y a des étapes à franchir, mais cela pourrait se faire sur la côte Est et la côte Ouest. Les quantités manipulées augmenteraient considérablement. La Garde côtière a-t-elle évalué l'incidence que cela aurait sur les ressources qu'elle devrait fournir?

**Mme Thomas :** Nous serons informés des exigences à cet égard par le groupe d'experts de Transports Canada qui procède à l'évaluation des risques. Il est facile de faire des hypothèses et de conclure que nous devons augmenter ou modifier la capacité. Nous voulons obtenir des informations par l'intermédiaire du groupe d'experts et de ses discussions avec les parties intéressées; c'est donc cette approche que nous préconisons.

**Le président :** Merci beaucoup de votre exposé. Vous nous avez fourni beaucoup de renseignements utiles. Nous vous en sommes très reconnaissants. Merci d'avoir répondu à nos questions.

Bienvenue à la deuxième partie de la réunion du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Nous poursuivons notre étude sur la sécurité du transport en vrac des hydrocarbures au Canada.

I am pleased to welcome, from the Shipping Federation of Canada, Vice-President Anne Legars. I am glad we were able to finally schedule your appearance. We had a snowstorm last time and then our unfortunate meeting cancellation. Thank you very much for being here. Welcome also to your colleague, Jean-François Belzile, Director of Marine Operations.

I would like to thank you both for your flexibility and agreeing to meet with us this evening despite our late start. I apologize. There is nothing we can do to change that and we appreciate that you are taking time out of your busy schedule to be here.

Senators, you will note that we had a change in our agenda. Unfortunately, illness prevents representatives from Western Canada Marine Response Corporation from appearing tonight. At their request, we will reschedule their appearance.

Ms. Legars, please proceed with your opening remarks, after which we will open the floor to questions.

[Translation]

**Anne Legars, Vice-President, Shipping Federation of Canada:** Mr. Chair, members of the committee, thank you for inviting the Shipping Federation of Canada to appear before you this evening. My opening statement is based strictly on the instructions I was provided with by the committee. First, I will provide an overview of the federation's mandate, focusing on its relationship with its members, the government and the public. And then I will speak to the federation's role in the safety of marine transportation of hydrocarbons in Canada.

[English]

By way of overview of the mandate and administrative operations of the Canadian Shipping Federation, the federation was incorporated in 1903 by an act of Parliament. Our mission is, through leadership and expertise, to act as a voice for shipowners, operators and agents involved in Canada's world trade. We are governed by a number of core values, among which is a commitment to a marine transportation system that is based on the fundamental principles of safety, security and efficiency.

Another core value that we have is a commitment to an environmentally responsible and sustainable marine transportation system, and the development and promotion of best practices.

Our members are the owners, operators and agents of the ocean ships that serve Canada's international trade, and even world trade. We have over 70 members. They represent together over 200 lines, because you have some members who are agents

C'est avec plaisir que je souhaite la bienvenue à Mme Anne Legars, qui est vice-présidente de la Fédération maritime du Canada. Je suis heureux d'avoir enfin pu fixer la date de votre comparution. La dernière fois, une tempête de neige a forcé l'annulation de la réunion. Merci beaucoup d'être ici. Nous souhaitons aussi la bienvenue à votre collègue, M. Jean-François Belzile, qui est directeur des Opérations maritimes.

J'aimerais vous remercier de la souplesse que vous manifestez et d'avoir accepté de comparaître malgré l'heure tardive à laquelle nous commençons. Veuillez accepter mes excuses. Cela ne dépend pas de notre volonté; nous vous sommes reconnaissants de comparaître malgré votre emploi du temps fort chargé.

Honorables sénateurs, vous remarquerez que nous avons modifié l'ordre du jour. Malheureusement, en raison d'une maladie, les représentants de la Western Canada Marine Response Corporation ne pourront comparaître aujourd'hui. À leur demande, nous allons les convoquer à une date ultérieure.

Mme Legars, je vous prie de faire votre déclaration préliminaire. Ensuite, nous passerons aux questions.

[Français]

**Anne Legars, vice-présidente, Fédération maritime du Canada :** Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, merci d'avoir invité la Fédération maritime du Canada à témoigner devant vous ce soir. Ma présentation d'ouverture est strictement basée sur les instructions qui m'avaient été données par le comité, dont une vue générale du mandat de la Fédération maritime du Canada, en particulier en ce qui concerne sa relation avec ses membres, avec le gouvernement et avec le public; et enfin, le rôle de la Fédération dans le transport des hydrocarbures au Canada et dans la sécurité de ce transport.

[Traduction]

Voici un aperçu du mandat et des opérations administratives de la Fédération maritime du Canada. La Fédération maritime du Canada a été constituée par une loi du Parlement en 1903. Nous représentons, par notre leadership et notre expertise, les intérêts des armateurs, des exploitants et des agents qui participent aux activités commerciales internationales du Canada. Nous sommes régis par diverses valeurs essentielles, notamment notre détermination à mettre en place un réseau de transport maritime fondé sur les principes fondamentaux que sont la sécurité, la sûreté et l'efficacité.

Une autre valeur essentielle est notre engagement à l'égard d'un réseau de transport maritime écoresponsable et durable, ainsi qu'à l'égard de la mise au point et de la promotion de pratiques exemplaires.

Nos membres sont des armateurs, des exploitants et des agents qui participent aux activités commerciales internationales du Canada, voire le secteur du commerce international. Nous comptons plus de 70 membres, qui représentent plus de

for several lines. We represent all segments of industry — dry bulk, liquid bulk, container ships, international crews, et cetera.

If you want to position yourself among your stakeholders, you must know that we deal strictly with foreign flagships with foreign crews and that carry international cargo. These ships are part of a world fleet that numbers about 50,000 ships and about 1 million crew members — international seafarers — that trade all over the world. That is part of that international world fleet that we represent when they come to Canada.

From a ship perspective, ocean tankers represent about one third of ocean tonnage, and as a matter of fact, crude oil is the commodity that is the most widely traded around the world. As far as the federation is concerned, about 30 per cent of our memberships' activities are linked to tanker business, namely, carriage of oil and oil products.

This being said, for the federation, “a ship is a ship,” so we represent all our members on the same footing because whatever the ship is, marine safety is paramount, whatever they carry. Aboard all ships you have oil, not necessarily as cargo, as well as human beings, being the crew, and you have an environment around. All ships are important and the safety of all ships is paramount.

We are a generalist association. You have some specialist trade associations around the globe that are really specialized in the tanker business such as Intertank or ITOPF — the International Tanker Owners Pollution Federation — and the Oil Companies International Marine Forum, or OCIMF. These are specialized organizations that have a worldwide mandate and that represent strictly tankers. They are a key source of expertise and development of best practices for this segment of industry.

As for the relationship with our members, we are 100 per cent financed by our members, and we are a trade association. All members are directly involved via district committees that deal with local port operational issues or are involved in standing committees, such as the environment committee, the pilotage committee and the waterways efficiency committee, to name a few.

We provide members with information necessary to help achieve a safe, efficient, competitive, environmentally responsible and quality-oriented marine transportation system.

How does that translate in terms of services? Well, we help members comply with government regulations, where they can maintain a clean record and not be subject to delays and penalty.

200 lignes maritimes, car certains membres sont les agents de plusieurs lignes. Nous représentons tous les secteurs de l'industrie : le transport du vrac sec et du vrac liquide, le transport de conteneurs, la navigation de croisière, et cetera.

Si vous voulez vous positionner parmi vos intervenants, vous devez savoir que nous ne nous occupons que des navires battant pavillon étranger qui transportent des chargements internationaux et dont l'équipage est formé de ressortissants étrangers. Ces navires font partie d'une flotte mondiale qui compte environ 50 000 navires et près d'un million de membres d'équipage — les gens de mer étrangers — et qui exerce des activités commerciales partout dans le monde. Cela fait partie de la flotte internationale que nous représentons lors de leur passage au Canada.

Pour ce qui est des navires, les pétroliers transocéaniques représentent environ le tiers du tonnage océanique et, en fait, le pétrole brut est le plus important produit commercial de la planète. En ce qui concerne la fédération, environ 30 p. 100 des activités de nos membres sont liées au secteur des pétroliers, notamment le transport du pétrole et des produits pétroliers.

Cela dit, pour la fédération, un navire est un navire; nous représentons donc tous nos membres sur un pied d'égalité, car quel que soit le navire, la sécurité maritime est primordiale, peu importe le produit transporté. À bord de tous les navires, il y a du pétrole, pas nécessairement sous forme de fret, des êtres humains — l'équipage — et tout cela se trouve dans un environnement. Tous les navires sont importants et la sécurité de tous les navires est primordiale.

Notre association est généraliste. Dans le monde, il existe des associations commerciales spécialisées qui œuvrent précisément dans le secteur des pétroliers, comme Intertank, l'ITOPF — l'International Tanker Owners Pollution Federation — et l'Oil Companies International Marine Forum, ou OCIMF. Ce sont des organismes spécialisés dont le mandat s'applique à l'échelle mondiale et qui représentent uniquement les pétroliers. Ils constituent une source importante quant à l'expertise et à l'élaboration de pratiques exemplaires pour ce secteur de l'industrie.

Pour ce qui est de notre relation avec nos membres, nous sommes entièrement financés par nos membres et nous sommes une association commerciale. Tous les membres participent directement par l'intermédiaire de comités de district qui s'occupent des enjeux opérationnels des ports locaux ou par l'intermédiaire de comités permanents, comme le comité Environnement, le comité Pilotage et le comité sur l'efficacité de la voie maritime, pour n'en nommer que quelques-uns.

Nous offrons aux membres les renseignements nécessaires pour la mise en place d'un système de transport maritime sécuritaire, efficace, concurrentiel, écoresponsable et axé sur la qualité.

Comment cela se traduit-il sur le plan des services? Eh bien, nous aidons les membres à se conformer à la réglementation gouvernementale, ce qui leur permet de conserver un bon dossier et de ne pas être touchés par des retards et des amendes.

We work to ensure that services to ships operating in Canadian waters are available, efficient and reasonably priced. We provide a direct line of communication with government authorities to help members manage operational problems and unforeseen events. We collect, interpret and disseminate information to help members operate the ship safely, efficiently and cost effectively. We develop and promote best practices, and as a trade association we leverage the strength of our membership network to transform individual voices into collective industry actions, and this is a voice to the service providers and to the government.

The relationship with the government and especially with government regulators is an important aspect of our activities. We provide input and comments to regulators in order to ensure that the policies, legislation and regulations related to a shipping industry are workable from an industry and operator's perspective. This is what we call the "360-degree perspective," and it is really a round circle because it starts with the development of policies, legislation, regulations and then programs, with feedback on enforcement and review of the program. Then it is a kind of feedback process with the regulators and with the authorities that enforce the regulations or provide the program.

We participate in dozens of forums, committees and working groups across the country with the representatives of over a dozen federal departments and agencies, such as Transport Canada, the Canadian Coast Guard, and Fisheries and Oceans, CBSA, CFIA, Environment Canada, DFAIT, et cetera. We also have bilateral ad hoc meetings when needed with government officials.

With respect to our relationship with the public, most of the above-mentioned forums, committees and working groups are multi-stakeholder in nature, so they include all kinds of associations, including environmental NGOs, or grassroots associations. Generally speaking, it means that our relationship with the public is mostly with an informed public, a public that has a specific interest in marine or shipping matters, or in marine pollution, and that will be part of these groups or forums.

We do not interact that much with the general public unless we have some specific queries from media for comments or in special circumstances or incidents. Otherwise, our relationship with the general public would be conducted on an inter-association basis with other trade associations to raise the profile of the marine industry at large.

To be more specific on our role in the safety of the marine transportation of hydrocarbons, a key message that we will want to pass to this committee is that the safety of marine transportation in general and of hydrocarbons in particular is

Notre rôle consiste à s'assurer que les services offerts aux navires exploités dans les eaux canadiennes sont disponibles, efficaces et offerts à prix raisonnable. Nous offrons une voie de communication directe avec les autorités gouvernementales pour aider les membres à gérer les problèmes opérationnels et les situations imprévues. Nous recueillons, interprétons et diffusons des informations pour aider les membres à exploiter les navires de façon sécuritaire, efficace et rentable. Nous nous chargeons de la mise au point et de la promotion de pratiques exemplaires. En tant qu'association commerciale, nous tirons parti de la vigueur de notre réseau de membres pour transformer les points de vue individuels en mesures collectives au sein de l'industrie, ce qui permet de représenter nos membres auprès des fournisseurs de services et du gouvernement.

La relation avec le gouvernement et, surtout, avec les organismes gouvernementaux de réglementation est un aspect important de nos activités. Nous présentons des avis et des commentaires aux organismes de réglementation pour faire en sorte que les politiques, lois et règlements liés à l'industrie du transport s'appliquent à l'industrie et aux exploitants. C'est ce que nous appelons une « perspective à 360 degrés » et il s'agit vraiment d'un cercle parfait, parce que cela commence par l'élaboration des politiques, lois et règlements et, subséquemment, de programmes. Cela s'accompagne d'une rétroaction sur la mise en œuvre et d'un examen du programme. Il y a ensuite un processus quelconque de rétroaction auprès des autorités chargées de l'application des règlements ou de la prestation du programme.

Dans l'ensemble du pays, nous participons à des dizaines de forums, de comités et de groupes de travail avec les représentants de plus d'une dizaine d'agences et de ministères du fédéral comme Transports Canada, la Garde côtière canadienne, le ministère des Pêches et des Océans, l'ASFC, l'ACIA, Environnement Canada, le MAECI, et cetera. Au besoin, nous avons aussi des réunions bilatérales spéciales avec les fonctionnaires du gouvernement.

En ce qui a trait à notre relation avec le public, la plupart des forums, des comités et des groupes de travail que j'ai mentionnés sont de nature multilatérale. Donc, toutes sortes d'associations y participent, dont des ONG environnementales et des associations communautaires. En général, cela signifie que notre relation avec le public se fait principalement auprès d'un public informé, un public qui a un intérêt particulier pour les questions liées au secteur maritime, au transport ou à la pollution marine, des enjeux abordés dans ces groupes ou ces forums.

Nous n'interagissons pas vraiment avec le grand public à moins d'avoir reçu des médias des demandes précises pour que nous présentions des commentaires, ou en cas de circonstances ou d'incidents exceptionnels. Autrement, notre relation avec le grand public se fait par l'intermédiaire d'une collaboration interassociations avec d'autres associations commerciales, de façon à mieux faire connaître l'industrie maritime en général.

Pour ce qui est de notre rôle quant à la sécurité du transport maritime des hydrocarbures en particulier, le message clé que nous voulons transmettre au comité c'est que la sécurité du transport maritime en général, et celle du transport des

based on a multi-layered system, which involves the ship and its equipment, the crew, ship management and operations, the flag administration, port state control and enforcement, waterways management, marine communication services and other marine services in support of marine safety, for example, icebreaking, pilotage, tugs, et cetera, classifications societies and insurers.

In addition to this regulated system, there are also a number of voluntary best practices measures that are being developed, generally by trade associations, on a worldwide basis or sometimes on a local basis. I tried to somehow encapsulate all of that in Appendix A that was circulated to the committee, I believe, which is a general table that gives you an idea of the various layers of the system.

The federation's role is to ensure that, from an operator's perspective, this multilayered system functions adequately in Canada and is aligned with the international regime. More specifically, the federation promotes the implementation of international conventions and standards by Canada, advises its membership about Canada's implementation of these standards, and monitors whether there are any compliance or enforcement issues that should be addressed at an industry level.

The federation is also active with local authorities in the management of local navigation challenges, such as ice navigation, or specific waterways which require specific traffic management measures.

Additionally, the federation is proactive in advancing electronic navigation in Canada. The fact that government agencies have installed global positioning systems and automatic identification systems navigation and collision prevention systems has contributed to safety of navigation in Canadian waters, and the only potential deficiency that we can identify is the need for the Canadian Hydrographic Service to do more soundings and produce new charts, especially for the Canadian Arctic.

Regarding activities concerning the planning, preparedness and emergency response operations to marine pollution incidents, we were actively involved in the establishment of Canada's marine oil spill response regime in the 1990s and in Canada's accession to the oil spill prevention, response and cooperation convention. We are still a member of several working groups that work on marine pollution preparedness and response, but we are not involved in the actual response operation in case of accidents.

hydrocarbures en particulier est fondée sur un système à niveaux multiples. Ce système touche le navire, l'équipement, l'équipage, la gestion et l'exploitation, l'administration du pavillon, le contrôle du port et l'application des règlements par l'État, la gestion des voies navigables, les services de communications maritimes et d'autres services maritimes de soutien à la sécurité maritime, comme le déglacage, le pilotage, le remorquage, les sociétés de classification et les assureurs, et cetera.

Outre ce système réglementé, un certain nombre de pratiques exemplaires volontaires sont créées, habituellement par les associations commerciales, et ce, à l'échelle internationale et parfois à l'échelle locale. J'ai essayé de résumer tout cela dans l'annexe A qui a été fournie au comité, je crois. Il s'agit d'un tableau général qui vous donne un aperçu des diverses dimensions du système.

Le rôle de la fédération est de s'assurer, du point de vue d'un exploitant, du fonctionnement adéquat de ce système multidimensionnel au Canada et de son harmonisation au régime international. Plus précisément, la fédération fait la promotion de la mise en œuvre des conventions et normes internationales au Canada, informe ses membres de la mise en œuvre de ces normes au Canada et cherche à savoir s'il existe, quant à la conformité ou l'application, des problèmes qui devraient être réglés par l'industrie.

La fédération joue aussi un rôle actif auprès des administrations locales en ce qui concerne la gestion des problèmes de navigation à l'échelle locale, comme la navigation dans les glaces, ou par rapport à des voies navigables données où la mise en place de mesures précises de gestion de la circulation maritime est nécessaire.

De plus, la fédération prône activement la mise en place d'aides à la navigation électroniques au Canada. Le fait que les organismes gouvernementaux ont installé des systèmes de positionnement global, des systèmes d'identification automatique et des systèmes automatisés de navigation et de prévention des collisions contribue à la sécurité de la navigation en eaux canadiennes. Le seul problème que nous avons décelé, c'est que le Service hydrographique du Canada doit faire plus de sondages et publier de nouvelles cartes marines, en particulier pour l'Arctique canadien.

Quant aux activités liées à la planification, à l'état de préparation et des opérations d'intervention d'urgence en cas d'incidents de pollution du milieu marin, nous avons activement participé à la création du régime canadien d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures, dans les années 1990 et à l'adhésion du Canada à la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures. Nous faisons toujours partie de divers groupes de travail qui œuvrent dans le domaine de la préparation et de l'intervention en cas de pollution maritime, mais nous ne participons pas aux opérations d'intervention comme telles lorsqu'il y a un incident.

As far as training and research and development initiatives are concerned, we have some training programs for members, including a periodic refresher course on the transportation of dangerous goods, but we do not have a specific program on planning preparedness and emergency response operations with respect to marine pollution incidents. Rather, we provide members with information and training that is developed by other Canadian organizations, for example, the Canadian Coast Guard, which offers a marine spill response operation course to both government and industry personnel on a sporadic basis with participants covering the costs involved.

We generally promote R & D initiatives by helping researchers and scientists access ships in order to take samples or gather information, or by providing comments on research projects or reports. We participate in R & D projects as an organization, and we have co-sponsored research as inter-industry projects by pooling resources with other industry associations or organizations.

To date, we have not been involved in projects dealing specifically with the marine transportation of hydrocarbons; we had other environmental issues we have been involved in, but no specific R & D on transportation of oil.

In addition to the above, the federation has been very active in promoting research in the field of electronic navigation over the last dozen or so years. The federation is the organizer of the annual Mariners' Workshop that brings together shipping companies, Canadian pilots, mariners, government officials, manufacturers, academics and world specialists to explore issues related to the integration of historical and real-time data as a support to navigation.

We were also one of the original promoters, and we are still a sponsor of, the annual Green Tech Conference and trade show, which is now organized by Green Marine and which displays best environmental practices and green technology for the marine industry, both on the ship side and on the shore side for ports and terminals.

[*Translation*]

There you have a quick overview of what the federation does, and more specifically with regard to petroleum product shipping in Canada.

I hope I made good use of the time I had for my opening statement. We would be pleased to answer your questions if there is anything you would like to explore further.

Parlons maintenant de la formation et des initiatives de recherche et développement. Nous offrons aux membres des programmes de formation, y compris un cours de mise à niveau sur le transport des matières dangereuses, mais nous n'avons pas de programmes portant spécifiquement sur la planification, l'état de préparation et l'intervention en cas d'incident de pollution maritime. Nous offrons plutôt à nos membres des renseignements et des outils de formation venant d'autres organismes canadiens. Par exemple, la Garde côtière offre un cours sur les interventions en cas de déversements en milieu marin. Offert selon un horaire variable, le cours s'adresse au personnel du gouvernement et de l'industrie; les participants paient les frais d'inscription au cours.

En général, nous faisons la promotion des initiatives de R-D. en aidant les chercheurs et les scientifiques à avoir accès aux navires pour qu'ils puissent y recueillir des échantillons ou des données, ou en leur présentant nos observations sur des projets de recherche ou des rapports. C'est en tant qu'organisme que nous participons à des projets de R-D, et nous avons coparrainé des recherches sous forme de projets entre les industries par la mise en commun des ressources avec des associations ou des organisations d'autres industries.

À ce jour, nous n'avons pas participé à des projets portant précisément sur le transport maritime des hydrocarbures. Nous avons eu des activités par rapport à d'autres questions liées à l'environnement, mais aucune activité de R-D sur le transport du pétrole.

De plus, ces quelque 12 dernières années, la fédération a été très active en ce qui a trait à la promotion de la recherche dans le domaine des aides électroniques à la navigation. La fédération organise chaque année l'Atelier des navigateurs, auquel participent des transporteurs maritimes, des pilotes canadiens, des sociétés de transport maritime, des gens de mer, des fonctionnaires, des fabricants, des chercheurs et des spécialistes de renommée mondiale. On y étudie les enjeux liés à l'intégration des données historiques et des données en temps réel comme outil d'aide à la navigation.

Nous sommes aussi l'un des promoteurs initiaux de l'exposition annuelle GreenTech — que nous commanditons toujours —, maintenant organisée par l'Alliance verte. On y fait découvrir les pratiques exemplaires et les technologies vertes de l'industrie maritime, tant du côté des navires que du côté du secteur riverain, c'est-à-dire les ports et les terminaux.

[*Français*]

Voilà, c'était un survol rapide des activités de la fédération, et plus particulièrement en ce qui a trait au transport des produits pétroliers au Canada.

J'espère ne pas avoir abusé du temps que j'avais à ma disposition pour faire cette introduction. Il nous fera plaisir de répondre à vos questions s'il y a des points que vous souhaitez creuser davantage.

[English]

**The Chair:** Thank you very much; that was very fulsome.

**Senator Mitchell:** I am interested in the data on Appendix C that you provided for us. It is quite striking the manner in which accidents have fallen off over time from 1970 through to 2012. In general terms or even specific terms, could you tell us why that might be the case?

**Ms. Legars:** It is for all kinds of reasons. One of the reasons is that each time you have a catastrophe, one of these big spills, the whole marine community and the government say, “What can we do so this does not happen again?” and you ramp up a system. You have new standards coming on, as well as new procedures.

The current result we have is the fruit of 20 years of evolution, including upgrading standards and better practices, stronger enforcement and all of that. It is also nurturing a culture of safety that was maybe not that strong a generation ago.

I would say it is the result of an evolution to the point that we have virtually no spills; we have a few, but we are at a very low level.

**Senator Mitchell:** In this chart for 2012, what exact number would that be in? These are world-wide figures, so what would be in the whole world?

**Ms. Legars:** It was seven spills of what we call medium size, which is between 7 and 700 tonnes. That is around the globe. No spills were over that.

**Senator Mitchell:** Do you know offhand how many barrels are in 700 tonnes?

**Jean-Francois Belzile, Director, Marine Operations, Shipping Federation of Canada:** A tonne is a cubic metre.

**Senator Mitchell:** Maybe I am unique in this thought, but I have this sense that there is a spill and out come the spills teams. They put out the booms and they capture and mop it up, but there must be equipment on the ships themselves, presuming that only one of their sections would get punctured. Now it is spewing and they are not sinking. What type of equipment does a tanker have to capture its own spill?

**Ms. Legars:** As a general thing, all ships need to have a plan on board; it is mandatory.

[Translation]

It is a spill response plan.

[Traduction]

**Le président :** Merci beaucoup pour tous ces renseignements.

**Le sénateur Mitchell :** Les données que vous nous avez fournies dans l'annexe C sont intéressantes. Il est très étonnant de voir à quel point le nombre d'accidents a diminué de 1970 à 2012. Pourriez-vous nous dire, en gros ou même plus en détail, pourquoi c'est le cas?

**Mme Legars :** Pour toutes sortes de raisons, notamment parce que chaque fois qu'il y a une catastrophe, un de ces déversements, tous les responsables de la communauté maritime et du gouvernement se demandent « Qu'est-ce que nous pouvons faire pour éviter que cela se produise de nouveau? », et alors ils améliorent le système. Ils créent de nouvelles normes et de nouvelles procédures.

Les chiffres d'aujourd'hui sont le fruit de 20 ans d'évolution, grâce notamment à l'amélioration des normes et des pratiques ainsi qu'au resserrement des mesures d'application. Ils sont aussi dû au fait que, de nos jours, on prône la culture de la sécurité, ce qui n'était pas autant le cas il y a une génération.

Je dirais que le fruit de cette évolution, c'est qu'il n'y a pratiquement plus de déversements; il s'en produit encore, mais très peu.

**Le sénateur Mitchell :** Dans ce graphique, quel nombre de déversements dans le monde entier faudrait-il inscrire pour l'année 2012?

**Mme Legars :** Sept déversements de taille moyenne — c'est-à-dire de 7 à 700 tonnes — ont été rapportés dans le monde entier. Aucun déversement n'a été plus important que cela.

**Le sénateur Mitchell :** Pouvez-vous nous dire à combien de barils équivalent 700 tonnes?

**Jean-Francois Belzile, directeur, Opérations maritimes, Fédération maritime du Canada :** Une tonne équivaut à un mètre cube.

**Le sénateur Mitchell :** Lorsqu'un déversement survient, les équipes d'urgence interviennent : elles installent des barrages, contiennent le pétrole et ensuite ramassent celui-ci. Peut-être suis-je le seul à penser ainsi, mais je me dis qu'il doit bien aussi y avoir de l'équipement à bord des pétroliers qui pourrait servir — en supposant que seulement une section du navire est trouée. Une fois que le pétrole jaillit et qu'on se rend compte que le navire n'est plus en danger de couler, quel équipement à bord d'un pétrolier pourrait servir à ramasser le pétrole?

**Mme Legars :** En règle générale, tous les navires doivent avoir un plan d'action; c'est obligatoire.

[Français]

C'est un plan d'action en cas de déversement.



[English]

It is part of the plan, and a person is responsible for overseeing it. That is for all ships. For tankers, Mr. Belzile can expand on the answer.

**Mr. Belzile:** Every ship carrying oil normally carries a boom that can prevent any oil from spreading around. Normally the ship will also be equipped with a work boat to wrap this oil sheen with the boom.

While that would prevent the beginning of a spill, the emergency plan Ms. Legars referred to would also have the ship triggering an emergency situation requiring emergency response from a responsible organization that would come to assist in mitigating the spill.

The response capacity of the ship to a major spill is limited.

**Senator Mitchell:** There is a sense that the shipping company has a liability. They would have insurance, and there are certain kinds of funds in Canada, for example, and international help. However, there is a suggestion that companies will make a ship a company, in and of itself, and thereby limit their liability. How do we protect ourselves against that type of technique, or is that an issue?

**Ms. Legars:** Actually, it is not an issue in terms of oil pollution because you have a liability that is attached to the ship; it is not to the company but is on a per-ship basis, based on the tonnage of a ship. It is attached to the ship, and the ship has to have an insurance certificate that shows that its liability is covered to the top.

**Senator Mitchell:** What would the top be?

**Ms. Legars:** The top depends on the tonnage of the ship, but the maximum for a ship is about \$140 million.

[Translation]

**Senator Massicotte:** Thank you all for being here this evening. This is very informative.

Appendix C shows that, over the past 10 or 15 years, in the wake of all the changes that were made, there have been very few major marine oil spills.

Would I be right in saying that you can tell the whole world that the risk is minimal, that people do not have to worry, that your company is respecting the environment and that the problem does not lie with you?

**Ms. Legars:** The problem is not with us. As I said, crude cargo is what is shipped the most. About a quarter of everything carried around the world, meaning world trade tonnage, is crude. And yet, despite that, in 2012 — the figures for the previous years also being quite low — there were 7 medium-sized spills, so between 7 and 7,000 tonnes and that is around the world. Canada is part

[Traduction]

Cela fait partie du plan, et une personne est chargée de le mettre à exécution. On parle là de tous les navires en général. Pour ce qui est des pétroliers, M. Belzile pourrait vous en dire davantage.

**M. Belzile :** Tous les navires transportant du pétrole sont équipés d'une barrière qui sert à empêcher le carburant de se répandre. Normalement, les navires sont aussi équipés d'un bateau de travail pour aider à mettre en place cette barrière.

Bien qu'il s'agisse là de mesures prises en début de déversement, le plan d'action auquel Mme Legars a fait référence comprendrait aussi le fait de lancer un appel auprès d'une organisation d'intervention en cas d'urgence reconnue, qui se rendrait sur place pour aider à atténuer le déversement.

Un pétrolier a une capacité d'intervention limitée quand il s'agit d'un déversement majeur.

**Le sénateur Mitchell :** On penserait que la société de transport maritime concernée assumerait la responsabilité d'un déversement. Elle devrait avoir une assurance, et une aide financière est offerte au Canada de même qu'à l'échelle internationale. Toutefois, certains laissent entendre que des sociétés transforment un navire en entreprise afin de limiter leur responsabilité. Comment pouvons-nous nous protéger contre des manœuvres de ce genre? S'agit-il d'un problème?

**Mme Legars :** En fait, sur le plan de la pollution par les hydrocarbures, la responsabilité est assumée par chaque navire, en fonction de son tonnage, non pas par la société. Le navire doit posséder un certificat d'assurance prouvant qu'il est couvert au maximum.

**Le sénateur Mitchell :** À quoi correspond le maximum?

**Mme Legars :** Tout dépend du tonnage, mais le maximum pour un navire est d'environ 140 millions de dollars.

[Français]

**Le sénateur Massicotte :** Merci à tous deux d'être parmi nous ce soir. C'est très intéressant.

On peut remarquer, à l'annexe C, que depuis 10, 15 ans, suite à tous les changements intervenus, il y a très peu d'incidents importants de déversements de pétrole dans les eaux.

Aurais-je raison de dire que vous pouvez donc dire au monde entier que le risque est minime et que les gens n'ont pas à s'inquiéter, que votre compagnie est respectueuse de l'environnement et que le problème n'est pas chez vous?

**Mme Legars :** Le problème n'est pas chez nous. Comme je vous l'ai dit, c'est le cargo qui est le plus transporté. À peu près le quart de tout ce qui est transporté à la surface du globe, dans le commerce international, c'est du pétrole brut. Et malgré cela, vous avez eu en 2012 — mais les chiffres des années avant sont aussi très bas —, vous avez eu sept déversements de taille

of the world, and I am speaking of the globe. Obviously, we cannot know what country the next accident will happen in, but spills are few and small in size.

**Senator Massicotte:** So there are relatively few.

**Ms. Legars:** Yes, very few, especially when you consider the volume that is being moved 365 days of the year, in good weather and bad, around the world.

**Senator Massicotte:** The global situation is a factor. And when it comes to the debate we are having here in Canada about exporting oil from the West Coast via pipeline, some experts suggest that certain routes pose a greater risk than others. As a result, there are people who are staunchly opposed to the exporting of oil from the west coast.

As I understand it, then, you see no significant risk to oil cargo exports, is that correct?

**Ms. Legars:** Yes, your understanding is correct. For us, there is always a risk that comes with navigation anywhere. But the risk is managed.

And this is the result. As soon as vessels adhere to the standards, as soon as you implement regulations, as soon as pilots are available, as soon as the route is managed, the risk becomes a residual one, as we see here.

**Senator Massicotte:** Are you familiar with the three or four options involving the West Coast? Does one pose a greater risk than the others from a cargo exporting standpoint?

Two or three weeks ago, the minister announced that additional measures would be imposed. Do you think those measures are needed? Can we be confident that, at the end of the day, the risk of marine oil spills will only be minor?

**Ms. Legars:** The measures the minister announced a few weeks ago are not specific to this project, but instead apply to the entire country. We support those measures being implemented across the country. They include providing incentives to invest in the aerial surveillance of marine environments and ensuring regulations are implemented. Those are things we support for the entire country.

As for the routes and the final measures that will apply to the exporting of oil from certain ports, particularly the Kitimat port, a risk analysis is under way. The industry will live with the final recommendations that emerge with respect to that route.

**Senator Massicotte:** Are the experts focusing on Kitimat, in particular, because of the route, the currents, the weather risks and immediate climate change concerns? Some have said the risk

moyenne, c'est-à-dire entre sept et 700 tonnes, ça, c'est à la surface globe. Le Canada fait partie de la surface du globe, et là, on parle de la planète. Évidemment, on ne peut pas savoir dans quel pays arrivera le prochain accident, mais il y en a peu et ils sont de faibles ampleurs.

**Le sénateur Massicotte :** Mais c'est quand même relativement peu.

**Mme Legars :** Oui, c'est très peu. Surtout quand vous considérez les volumes qui sont transigés 365 jours par année, beau temps mauvais temps, à la surface de la planète.

**Le sénateur Massicotte :** Lorsqu'ils examinent la situation à l'échelle planétaire ou lorsqu'ils font la lecture du débat qu'on a au Canada en ce qui a trait à l'exportation du pétrole de la côte Ouest via pipeline, entre autres, certains experts suggèrent que certaines routes sont plus risquées que d'autres, et conséquemment, ces gens sont fortement contre l'exportation du pétrole de la côte Ouest.

Est-ce que je me trompe en disant que, de votre côté, vous ne voyez pas de risques importants à l'exportation de pétrole via cargo?

**Mme Legars :** Oui, votre compréhension est exacte. De notre côté, il y a toujours un risque qui est de toute façon rattaché à la navigation, partout. Mais c'est un risque qui est géré.

Par conséquent, le résultat est là. À partir du moment où les navires respectent les normes, où on applique les règlements, où des pilotes sont disponibles et où la route est gérée, le risque devient aussi résiduel que ce que l'on voit ici.

**Le sénateur Massicotte :** Êtes-vous au courant des trois ou quatre alternatives concernant la côte Ouest? Y en a-t-il une qui est plus risquée du point de vue cargo et exportation?

Le ministre a annoncé, il y a deux ou trois semaines, l'imposition de mesures additionnelles. À votre avis, ces mesures sont-elles nécessaires? Pouvons-nous être confiants qu'il ne restera que peu de risques de déversement de pétrole dans les eaux?

**Mme Legars :** Les mesures annoncées il y a quelques semaines par le ministre ne concernaient pas ce projet en particulier, mais l'ensemble du Canada. Ce sont des mesures que l'on supporte pour l'ensemble du Canada. Elles visent par exemple à inciter que l'on investisse dans la surveillance aérienne des espaces marins, et à assurer la mise en application des règlements. De toute façon, c'est quelque chose que l'on supporte à l'échelle du Canada.

Pour ce qui est des routes, les mesures finales qui seront prises pour l'exportation de certains ports, en particulier celui de Kitimat, un processus est en cours avec une analyse de risque. L'industrie vivra avec les recommandations finales qui seront formulées pour gérer cette route.

**Le sénateur Massicotte :** Les experts se concentrent sur Kitimat en particulier à cause de la route, des courants, des risques de tempêtes et des changements climatiques urgents? Certains ont

is too great. But there must be other places in the world that present the same risks? In your expert opinion, can we manage the risk easily? Is it being exaggerated?

**Ms. Legars:** It is certainly a risk we can manage. Newfoundland has a major oil industry and sees significant marine traffic. The *Titanic* did, however, go down off the province's coast a hundred years ago. The waters there are rough. And yet the risk is very well-managed in Newfoundland. So there is no reason to think that the risk could not be equally well-managed on the West Coast, provided that everything that should be done is done.

I am not sure whether my colleague had something to add to that.

**Mr. Belzile:** For all the coastal approaches, pilotage services are provided by experts. As Ms. Legars mentioned, Newfoundland is a more hostile environment for approaching vessels. Nevertheless, thanks to our pilots and our system, we are able to ensure the safe navigation of vessels.

**Senator Massicotte:** And large tankers like the ULCCs pose no more of a risk?

**Mr. Belzile:** It is always a matter of risk analysis and risk management. Taking the appropriate measures to control the risk is all that is necessary.

**Senator Massicotte:** I would like to gain some perspective on things given that we are not experts. It is important that we fully understand your opinion.

What I gather is that it would be a huge mistake for Canada to decide against exporting oil, even from the Kitimat port, because of risk concerns. You seem to be saying that we can manage the risk and should not worry. Is that indeed your assertion?

**Mr. Belzile:** Precisely.

[English]

**Senator Lang:** I know the evening is late, but I would like to go back to the government's announcement on March 18 that Ms. Legars referred to regarding the World Class Tanker Safety System and a number of policy decisions: first, the Incident Command System; second, new and modified aids to navigation; and third, modern navigation system.

That is a significant upgrade from where we were. We have been told in the past, prior to this announcement, that our system in place was comparable across the world. Your organization is involved with all of the other shipping companies around the world. In bringing forward the new aids to navigation, hydrographic charts, GPS and other technological

suggéré que c'était trop risqué. Toutefois, il doit exister d'autres eaux dans le monde où existent les mêmes risques? À votre avis d'expert, est-ce un risque que nous pouvons gérer sans souci? Exagère-t-on le risque?

**Mme Legars :** C'est définitivement un risque que l'on peut gérer. Terre-Neuve est une grosse région pétrolière avec un important trafic maritime. C'est tout de même la région où était sombré le *Titanic* il y a 100 ans. C'est un endroit rude. Or, le risque est très bien géré à Terre-Neuve. On n'a donc aucune raison de croire que le risque ne pourrait pas être très bien géré sur la côte Ouest si tout ce qui doit être fait est fait.

Je ne sais pas si mon collègue voulait ajouter à ma réponse.

**M. Belzile :** Pour toutes les approches côtières, des services de pilotage sont offerts par des experts. Comme le disait Mme Legars, Terre-Neuve est un environnement plutôt hostile pour les navires qui approchent. Toutefois, les pilotes et notre système font en sorte que la navigation est faite de façon sécuritaire.

**Le sénateur Massicotte :** Et pour les gros navires tels les ULCC, le risque n'est pas supérieur?

**M. Belzile :** C'est toujours une question de gestion et d'analyse du risque. Il suffit de prendre les mesures appropriées pour contrôler le risque.

**Le sénateur Massicotte :** J'aimerais mettre les choses en perspective car nous ne sommes pas experts. Il est important que votre opinion soit bien comprise.

Si je comprends bien, ce serait une erreur majeure pour le Canada de refuser d'exporter le pétrole, même de Kitimat, par souci du risque. Vous semblez indiquer que c'est un risque que l'on peut gérer et de ne pas s'inquiéter. Est-ce bien votre conclusion?

**M. Belzile :** Exactement.

[Traduction]

**Le sénateur Lang :** Je sais qu'il est tard, mais j'aimerais revenir sur l'annonce gouvernementale du 18 mars à laquelle Mme Legars a fait référence, concernant un système de sécurité de classe mondiale pour les pétroliers et un certain nombre de décisions stratégiques. Celles-ci comprennent la mise en place, premièrement, d'un système de commandement en cas d'incident, deuxièmement, d'aides à la navigation nouvelles et modifiées et, troisièmement, d'un réseau de navigation moderne.

Voilà une amélioration marquée par rapport à ce qui existait auparavant. Dans le passé, avant cette annonce, on nous avait dit que notre système était comparable à ceux des autres pays. Votre organisation interagit avec toutes les autres sociétés de transport maritime. Après la mise en place des nouvelles aides à la navigation, des cartes hydrographiques, des GPS et d'autres

advancements, how does Canada compare to other countries such as Russia or any other major shipping country? Canadians should know how we compare around the world.

**Mr. Belzile:** It is not really Canada because those ships are trading worldwide. The same ships are trading in all other countries. All the ships that are trading in other countries are also trading in Canada. This will be kind of standardized.

One thing that we may have in Canada which is superior to what is in other parts of the world is the pilot's portable unit, which is an individual portable computer that each pilot carries. It is fitted with extra precise GPS devices, which is an electronic chart that feeds them with all the navigational notices and all the latest hydrometric data and tide gauges. As far as the pilots are concerned, they are working with state-of-the-art equipment. Otherwise, ships meet the international requirements.

**Senator Lang:** Maybe I was not clear in my question. I understand that ships, over the next number of years, will be required to be double-hulled. That is no longer a question.

My question is about what we require from our piloting authority, from the requirement for electronic technology that is involved coming into our ports, and all the other steps and measures we have put in place, whether by the Coast Guard, Transport Canada or the pilotage authority. Do other countries have those things? Do they require that enforcement, or are we ahead in some of these areas compared to others from the point of view of these safety measures? For example, we require that a pilot be knowledgeable of the port to help escort a ship into port. Does every country require that? Is that an international requirement or a Canadian one?

**Mr. Belzile:** It is an international requirement, but the rules are set by Canada as the risks are assessed for each individual Canadian area. There are four pilotage authorities in Canada: the Pacific, the Atlantic, the Great Lakes and the Laurentian. Each individual pilotage authority under the pilotage regulations is responsible for his jurisdiction, evaluates and assesses the risks, and assures pilot training and their certification.

**Senator Wallace:** The spill response regime we have in place in Canada, as you mentioned, was developed in the mid-1990s. Your organization participated in developing those rules. As we have come to learn, that regime brings together the private sector spill response organizations, the obligations that vessel owners have, and the possible situation of the Coast Guard. You probably heard the comments made by people from the Coast Guard before you arrived.

nouvelles technologies, comment le Canada se comparera-t-il avec la Russie ou d'autres importants pays expéditeurs? Les Canadiens devraient savoir comment notre pays se compare avec les autres pays.

**M. Belzile :** On ne parle pas vraiment du Canada, parce que ces navires font du commerce avec tous les autres pays. Tous les navires qui font du commerce avec d'autres pays, en font aussi avec le Canada. Les changements permettront en quelque sorte d'uniformiser les pratiques.

Peut-être qu'un des avantages du Canada, c'est l'unité portative des pilotes, soit un ordinateur portable. Celui-ci est équipé d'appareils GPS extrêmement précis, soit une carte électronique qui leur fournit tous les avis de navigation et toutes les données hydrométriques les plus récentes ainsi qu'un marégraphe. Les pilotes travaillent avec de l'équipement à la fine pointe de la technologie. Sinon, les navires se conforment aux exigences internationales.

**Le sénateur Lang :** Peut-être que ma question n'était pas claire. D'après ce que j'ai compris, au cours des prochaines années, les navires devront être pourvus d'une double coque. On ne se pose plus la question.

Ma question portait sur ce que nous exigeons de la part de l'administration de pilotage, notamment les exigences sur le plan des technologies électroniques qui seront installées dans nos ports, et toutes les autres étapes et mesures qui ont été mises en place, tant par la Garde côtière et Transports Canada que par l'administration de pilotage. Est-ce que les autres pays ont ce genre de choses? Comparativement aux autres pays, sommes-nous en avance pour certaines de ces mesures de sécurité? Par exemple, nous exigeons qu'un pilote connaisse bien le port afin de pouvoir escorter les navires qui y entrent. S'agit-il d'une exigence internationale ou canadienne?

**M. Belzile :** C'est une exigence internationale, mais les règles sont établies par le Canada du fait que les risques sont mesurés dans chaque région du pays. Il existe quatre administrations de pilotage au Canada, soit celles du Pacifique, de l'Atlantique, des Grands Lacs et du St-Laurent. En vertu du Règlement sur le pilotage, chaque administration est responsable de sa région; elle mesure les risques et assure la formation et la certification des pilotes.

**Le sénateur Wallace :** Comme vous l'avez mentionné, notre régime d'intervention en cas de déversement remonte au milieu des années 1990. Votre organisation a d'ailleurs participé à l'élaboration de ces règles. Le régime précise comment conjuguer les obligations des organisations d'intervention en cas de déversement, celles des propriétaires de navires et, au besoin, celles de la Garde côtière. Vous avez probablement entendu les observations des représentants de la Garde côtière, qui vous ont précédés.

From your perspective, how has that worked? Has it been an effective marriage of the bureaucrats, the government, the private sector response organizations and the vessel owners? When incidents have occurred, how effective has that system been in responding to incidents and recovering oil that is lost in the water?

**Ms. Legars:** The short answer is that it has worked very well. When we start thinking about how we will upgrade that, what we will do with HNS, which are not covered yet but will be covered soon, we start with what we have. We say, "Can we improve it?" Basically, we think the model works well. The only thing we can see is that this kind of public-private model has worked well.

**Senator Wallace:** In responding to actual incidents. That has been your experience?

**Ms. Legars:** Absolutely, yes.

**Senator Wallace:** You also mentioned, in response to Senator Massicotte's question about spill response, the spill response equipment that is on vessels, as well as what the spill response organizations have. It is my understanding that the oil handling terminals also have spill response plans and spill response equipment. Could you comment on that?

**Mr. Belzile:** I am not that familiar with the equipment fitted on the oil terminals, but we could get the information for you. I specialize more on ships.

**Senator Wallace:** I just wanted to get confirmation that that response capability exists at terminals as well, that there is another layer.

**Ms. Legars:** Yes, the ship is responsible for itself and the terminal for itself, so it is cumulative.

**Senator Wallace:** In your experience, when you look at where the greatest number of incidents occur, am I correct that typically that happens at a terminal either during the loading or discharging of a vessel, as opposed to when the vessel is at sea or approaching the coast? It is really a terminal issue.

**Ms. Legars:** A lot happens in terminals or ports, very small leaks when bunkering.

Last year we did an exercise. We went into the annual reports of the Canadian Ship-source Oil Pollution Fund, the one who pays when the shipowner does not pay. Basically, they open a file each time there is a potential liability for them, even if they do not pay because the shipowner will pay for it. It is a good database of cases because it has been opened as a file. You can follow it year after year. What you find is that a big number of cases were actually small, derelict fishing vessels or pleasure craft, abandoned or semi-abandoned in ports or harbours. The Coast Guard was afraid that it would leak, or sometimes it just started

Selon vous, est-ce que le régime a donné de bons résultats? Est-ce que les fonctionnaires, le gouvernement, les organisations d'intervention du secteur privé et les propriétaires de navires font bon ménage? Est-ce que ce système a permis de réagir efficacement quand des incidents sont survenus et de récupérer le pétrole qui avait été déversé?

**Mme Legars :** En quelques mots, le régime a très bien fonctionné. Quand nous nous demandons comment nous pouvons l'améliorer, notamment quoi faire avec les substances nocives et potentiellement dangereuses — qui ne sont pas encore couvertes, mais qui le seront bientôt —, nous commençons par regarder ce qui donne déjà de bons résultats. Essentiellement, nous voyons que ce modèle public-privé fonctionne bien.

**Le sénateur Wallace :** D'après votre expérience, est-ce que le système a bien fonctionné quand des incidents réels sont survenus?

**Mme Legars :** Oui, absolument.

**Le sénateur Wallace :** En réponse à la question du sénateur Massicotte au sujet des interventions en cas de déversement, vous avez aussi parlé de l'équipement d'intervention que possèdent les navires et les organisations chargées d'intervenir. D'après ce que je comprends, les terminaux pétroliers ont aussi des plans d'action pour de tels incidents. Pourriez-vous nous en parler?

**M. Belzile :** Je ne suis pas au courant de l'équipement qui se trouve dans les terminaux pétroliers, mais nous pourrions vous fournir ces renseignements. Je me spécialise plutôt dans les navires.

**Le sénateur Wallace :** Je voulais simplement obtenir la confirmation que les terminaux sont également capables d'intervenir, donc qu'il existe une autre option.

**Mme Legars :** Oui, le navire est responsable de lui-même et le terminal est responsable de lui-même, alors c'est cumulatif.

**Le sénateur Wallace :** D'après votre expérience, ai-je raison de dire que, quand on regarde les régions où surviennent le plus grand nombre d'incidents, on voit que ceux-ci se produisent surtout dans le terminal, lors du chargement ou du déchargement d'un navire, plutôt que lorsque le navire est en mer ou s'approche de la côte? Le problème surviendrait vraiment dans les terminaux.

**Mme Legars :** Beaucoup des incidents surviennent dans les terminaux ou les ports, où de très petites fuites se produisent pendant le mazoutage.

L'année dernière, nous nous sommes penchés sur les rapports annuels de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui assume les frais lorsque le propriétaire du navire ne le fait pas. Essentiellement, la caisse crée un dossier chaque fois qu'elle risque de devoir assumer une telle responsabilité, même si c'est le propriétaire qui finit par payer. Il s'agit donc d'une base de données fiable, qui permet de voir tous les déversements qui ont eu lieu. Dans un grand nombre de cas, il est question de petites embarcations de pêche ou de plaisance en ruines, qui ont été

to leak, and they decided to put it aside and pump the oil and fix it. That is — I do not remember exactly — something like 25 per cent of the cases. It is really small quantities, most of the time in ports, and, when it is commercial vessels like cargo vessels, it is very often when bunkering or having some port operations.

**The Chair:** Thank you for your presentations and your answers. They were very fulsome, and I think we all learned an awful lot about shipping. I very much appreciate your time in coming out this late for us to be able to complete this meeting.

**Ms. Legars:** It was our pleasure.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Thursday, April 25, 2013

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which were referred Bill C-47, An Act to to enact the Nunavut Planning and Project Assessment Act and the Northwest Territories Surface Rights Board Act and to make related and consequential amendments to other acts; and Bill S-15, An Act to amend the Canada National Parks Act and the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act and to make consequential amendments to the Canada Shipping Act, 2001, met this day at 8:01 a.m. to give consideration to the bills.

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

[*English*]

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

I would now ask senators around the table to introduce themselves, and I will begin by introducing the deputy chair, Senator Grant Mitchell from Alberta. Carry on.

**Senator Unger:** Betty Unger.

**Senator Lang:** Dan Lang, Yukon.

**Senator Sibbeston:** Nick Sibbeston from the Northwest Territories.

**Senator Wallace:** John Wallace.

**Senator Patterson:** Dennis Patterson, Nunavut.

**Senator Seidman:** Judith Seidman, Montreal, Quebec.

abandonnées ou semi-abandonnées dans les ports. Craignant qu'il y ait une fuite ou voyant qu'il y en a une, la Garde côtière décide d'isoler le bateau, de pomper le carburant et de faire les réparations nécessaires. Cela représente — je ne me souviens pas exactement — environ 25 p. 100 des cas. Il y a très peu de déversements et, la plupart du temps, ceux-ci surviennent dans les ports. Quand il s'agit de navires commerciaux comme des navires de charge, très souvent, ils se produisent pendant le mazoutage ou d'autres activités portuaires.

**Le président :** Merci pour vos témoignages et réponses très détaillés. Je pense que nous avons tous beaucoup appris au sujet du transport maritime. Je vous remercie beaucoup d'être venus ici si tard dans la journée.

**Mme Legars :** Cela nous a fait plaisir.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le jeudi 25 avril 2013

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, auquel a été renvoyé le projet de loi C-47, Loi édictant la Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut et la Loi sur l'Office des droits de surface des Territoires du Nord-Ouest et apportant des modifications connexes et corrélatives à certaines lois; de même que le projet de loi S-15, Loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux du Canada et la Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers et apportant des modifications corrélatives à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, se réunit aujourd'hui, à 8 h 1, pour examiner les projets de loi.

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

[*Traduction*]

**Le président :** Je vous souhaite la bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je m'appelle Richard Neufeld et je représente la Colombie-Britannique au Sénat. Je suis président du comité. J'aimerais souhaiter la bienvenue aux honorables sénateurs, aux membres du public qui sont présents parmi nous et aux téléspectateurs de tout le pays qui nous regardent.

Je vais demander aux sénateurs de se présenter, et je vais commencer par vous présenter le vice-président, le sénateur Grant Mitchell de l'Alberta. Continuez.

**La sénatrice Unger :** Betty Unger.

**Le sénateur Lang :** Dan Lang, Yukon.

**Le sénateur Sibbeston :** Nick Sibbeston, Territoires du Nord-Ouest.

**Le sénateur Wallace :** John Wallace.

**Le sénateur Patterson :** Dennis Patterson, Nunavut.

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

**The Chair:** I would also like to introduce our staff. Our clerk is Lynn Gordon, and our two Library of Parliament analysts are Sam Banks and Marc LeBlanc.

Bill C-47, An Act to enact the Nunavut Planning and Project Assessment Act and the Northwest Territories Surface Rights Board Act and to make related and consequential amendments to other Acts, was referred to our committee on April 16, 2013.

Honourable senators, in the first portion of our meeting today, it is my pleasure to introduce the following officials who will give us an overview of the legislation: from Aboriginal Affairs and Northern Development Canada, Janet King, Assistant Deputy Minister, Northern Affairs; Janice Traynor, Analyst, Environmental Policy, Northern Affairs; and Camille Vézina, Manager, Legislation and Policy, Northern Affairs. From Justice Canada we have Tom Isaac, Senior Counsel.

Ms. King, you have some remarks to deliver. Go ahead, and we will then go into a question and answer period.

**Janet King, Assistant Deputy Minister, Northern Affairs, Aboriginal Affairs and Northern Development Canada:** Thank you very much. Good morning, Mr. Chair and members of the committee. I have the distinct pleasure of speaking to you this morning about Bill C-47, the northern jobs and growth act, from the operational perspective.

[Translation]

Mr. Chair, improving regulatory efficiency and effectiveness in the north has been a long-standing commitment of the Government of Canada. Subsequent to the McCrank report highlighting regulatory challenges in the north, the 2010 Action Plan to Improve Northern Regulatory Regimes provided the direction for northern regulatory reform. This plan was expanded into the Northern Regulatory Improvement Initiative in 2012. Bill C-47 is an important first step in this initiative and towards regulatory improvement in Canada's north.

[English]

As you know, Bill C-47 has two parts. Part 1 is the proposed Nunavut planning and project assessment Act, which we often refer to as NuPPAA. It responds to our government's obligations under the Nunavut Land Claims Agreement of 1993 to establish in federal statute the Nunavut Planning Commission and the Nunavut Impact Review Board.

**Le président :** J'aimerais également vous présenter notre personnel. Notre greffière s'appelle Lynn Gordon, et nos deux analystes de la Bibliothèque du Parlement, Sam Banks et Marc LeBlanc.

Le projet de loi C-47, Loi édictant la Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut et la Loi sur l'Office des droits de surface des Territoires du Nord-Ouest et apportant des modifications connexes et corrélatives à certaines lois, a été renvoyé à notre comité le 16 avril 2013.

Mesdames et messieurs les sénateurs, pour la première partie de notre séance, j'ai le plaisir de vous présenter les fonctionnaires qui vont nous donner un aperçu du projet de loi : nous recevons Janet King, sous-ministre adjointe, Affaires du Nord; Janice Traynor, analyste, Politique environnementale, Affaires du Nord, ainsi que Camille Vézina, gestionnaire, Législation et politiques, Affaires du Nord, qui représentent toutes trois Affaires autochtones et Développement du Nord Canada. Nous accueillons également Tom Isaac, avocat-conseil principal à Justice Canada.

Madame King, vous avez préparé un exposé. Je vous prie de nous le présenter, après quoi nous tiendrons une période de questions et réponses.

**Janet King, sous-ministre adjointe, Affaires du Nord, Affaires autochtones et Développement du Nord Canada :** Merci beaucoup. Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité. J'ai le grand plaisir de vous parler ce matin du projet de loi C-47, Loi sur l'emploi et la croissance dans le Nord, dans une optique opérationnelle.

[Français]

Le gouvernement du Canada s'était engagé il y a longtemps à améliorer l'efficacité de la réglementation dans le Nord. Pour faire suite aux défis liés à la réglementation dans le Nord, le rapport McCrank a mis en lumière le plan d'action visant à améliorer le régime de réglementation dans le Nord en 2010, à fournir l'orientation nécessaire à la réforme réglementaire nordique. Ce plan a ensuite été élargi pour s'inscrire dans l'initiative de l'amélioration de la réglementation en 2012. Le projet de loi C-47 constitue une étape importante dans le cadre de cette initiative et de l'amélioration de la réglementation dans le Nord canadien.

[Traduction]

Comme vous le savez, le projet de loi C-47 comporte deux parties. La partie 1, la Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut, est communément appelée la LATEPN. Elle fait suite aux obligations de notre gouvernement en vertu de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut de 1993, dans le but d'inscrire dans la loi fédérale la Commission d'aménagement du Nunavut et la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions.

Part 2, the proposed Northwest Territories surface rights board act, fulfills our obligations under the Gwich'in Comprehensive Land Claim Agreement and the Sahtu Dene and Metis Comprehensive Land Claim Agreement to establish such a rights board in the Northwest Territories.

Both of these acts were developed in consultation with the relevant Aboriginal groups in accordance with our legal obligations under the land claim agreements. With respect to Part 1 of the bill, both the Nunavut Planning Commission and the Nunavut Impact Review Board have been operating under the provisions of the Nunavut Land Claims Agreement since 1996. Bill C-47 provides greater detail and certainty about the functions of these two bodies.

The Nunavut Planning Commission is responsible for preparing land use plans that are to guide and direct resource use and development and provide for both the conservation and the use of lands in the Nunavut Settlement Area. The commission holds a public review of the draft plan and then submits it for approval to the governments of Canada, Nunavut and the Inuit. The plan is in effect once it has approval of all three parties.

With respect to individual project proposals, all prospective resource development projects in Nunavut will enter the planning and review process through a single window or entry point: the Nunavut Planning Commission. Project proponents are responsible for submitting a proposal describing the project to the commission. The commission determines if a land use plan applies to the area in which a project is located and, if so, whether the project conforms to the plan. All project proposals must conform to any applicable land use plan before they can go any further in the review and approval process.

If a project conforms, the commission verifies whether it is on a schedule of projects exempt from screening for environmental impacts by the Nunavut Impact Review Board. If it is not listed on the schedule of exemptions, it is sent directly to the Nunavut Impact Review Board. If it is on the schedule, the project can proceed to obtaining its licences and permits, unless the commission has concerns about the cumulative impacts in the region. In that case, the commission sends the project proposal to the Nunavut Impact Review Board for screening. The review board screens project proposals to determine whether a project requires a review due to its environmental impacts or public concerns about the project. If it requires a review, the ministers with jurisdiction for the project decide whether the review should be conducted by the board or by a federal panel.

La partie 2, la Loi sur l'Office des droits de surface des Territoires du Nord-Ouest, nous permet de remplir nos obligations conformément à l'Entente sur la revendication territoriale globale des Gwich'in et à l'Entente sur la revendication territoriale globale des Dénés et Métis du Sahtu, en vue de l'établissement d'un office des droits de surface dans les Territoires du Nord-Ouest.

Ces deux lois ont été élaborées en collaboration avec les groupes autochtones concernés, conformément à nos obligations juridiques contractées en vertu des accords de revendications territoriales. En ce qui a trait à la partie 1 du projet de loi, la Commission d'aménagement du Nunavut et la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions ont toutes deux mené leurs activités conformément aux dispositions de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut depuis 1996. Le but du projet de loi C-47 est de préciser les fonctions de ces deux organismes, dissipant ainsi l'inquiétude à cet égard.

La Commission d'aménagement du Nunavut prépare les plans d'aménagement du territoire devant orienter et diriger l'utilisation et la mise en valeur des ressources et régit tant la conservation que l'utilisation des terres dans la région du Nunavut. La commission mène un examen public du plan provisoire et le présente ensuite, à des fins d'approbation, aux gouvernements du Canada, du Nunavut et des Inuits. Le plan entre en vigueur après qu'il a été approuvé par toutes les parties.

En ce qui a trait aux propositions de projets individuels, tous les projets de développement possibles au Nunavut entreront dans le processus de planification et d'examen par un seul point d'entrée : la Commission d'aménagement du Nunavut. Il incombe aux promoteurs de projets de présenter une proposition dans laquelle ils décrivent leur projet à la commission. La commission détermine si un plan d'utilisation des terres s'applique à la région dans laquelle le projet se situe, et dans l'affirmative, décide si le projet respecte le plan. Toutes les propositions de projets doivent correspondre aux plans applicables d'utilisation des terres avant que l'on puisse aller plus loin dans le processus d'examen et d'approbation.

Si le projet est conforme, la commission vérifie s'il figure sur une liste de projets exemptés de l'évaluation des répercussions environnementales effectuée par la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions. Si le projet ne figure pas sur cette liste, on l'envoie directement à la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions. S'il y figure, on peut demander les permis qui s'y rapportent, à moins que la commission ait des inquiétudes par rapport aux répercussions cumulatives que ce projet pourrait avoir dans la région. Dans ce cas, la commission envoie la proposition de projet à la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions à des fins d'évaluation. La Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions évalue les propositions de projet dans le but de déterminer si un projet en particulier nécessite un



After a report on the review is prepared by the board or a federal panel, the relevant ministers must decide whether to accept or reject the determination as to whether the project should proceed. They may accept, reject or vary any terms and conditions recommended in the report.

If the ministers' decision is for the project to proceed, the board must prepare a project certificate that sets out terms and conditions of the project. Federal and territorial regulators must then ensure the terms and conditions are implemented in permits and licences. Enforcement provisions help ensure these terms and conditions are respected.

Several timelines exist at key decision points in the process. These timelines are intended to improve predictability and certainty for investors. In addition, federal panels and review bodies of neighbouring jurisdictions may jointly review projects that cross territorial boundaries. The Nunavut Impact Review Board can also review projects situated outside the territory if these projects might have adverse effects in the Nunavut Settlement Area.

In walking the committee through this process, I hope I have shed some light on how Bill C-47 will operate. To recap, Part 1 of the bill, NuPPAA, establishes an efficient and expeditious single entry, one project, one assessment process, which we believe makes it possible for Inuit and the governments of Nunavut and Canada to cooperatively manage resources and lands in a clear and predictable manner.

*[Translation]*

As I indicated earlier, Part 2 establishes the Northwest Territories Surface Rights Board, which fulfils the Government of Canada's obligations under the Gwich'in Comprehensive Land Claim Agreement and the Sahtu Dene and Metis Comprehensive Land Claim Agreement. Both agreements refer specifically to the need for a surface rights board.

The establishment of the board is also consistent with the terms and the spirit of the Inuvialuit Final Agreement and the Tlicho Land Claim and Self-Government Agreement, the other two land claim agreements in the Northwest Territories. Once established, the Surface Rights Board will resolve disputes between holders of surface or subsurface rights and the owners or occupants of surface lands when agreements on terms, conditions and compensation for access cannot be reached by the parties.

As a law of general application, it will address issues related to access disputes throughout the Northwest Territories. Surface rights are those rights associated with land that relate to the

examen en raison de l'impact environnemental ou des inquiétudes du public en ce qui le concerne. Si cet examen s'impose, les ministres compétents décident si l'examen doit être mené par la commission ou par une formation mise sur pied par le gouvernement fédéral.

Après que la commission ou la formation fédérale ait préparé un rapport sur l'évaluation, les ministres responsables doivent décider d'accepter ou de rejeter la décision selon laquelle le projet devrait aller de l'avant, ou si l'on doit accepter, rejeter ou modifier les conditions recommandées dans le rapport.

Si les ministres décident qu'on peut lancer le projet, la commission doit préparer un certificat de projet qui établit les conditions. Les organismes de réglementation fédéraux et territoriaux doivent ensuite veiller à ce que les conditions soient mises en œuvre dans les permis. Les dispositions d'application contribuent au respect de ces conditions.

Il existe plusieurs repères temporaires correspondant à des décisions clés dans le processus. Ces repères visent à améliorer la prévisibilité et la certitude pour les investisseurs. De plus, les formations fédérales et les organes d'examen des gouvernements voisins peuvent examiner conjointement les projets qui empiètent sur les limites territoriales. La Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions peut aussi examiner des projets hors territoire susceptibles d'entraîner des effets négatifs sur la région du Nunavut.

En présentant le processus étape par étape au comité, j'espère avoir mis en lumière de quelle façon on appliquera le projet de loi C-47. Pour récapituler, la partie 1 du projet de loi met en place un processus d'évaluation efficace et accéléré unique pour chaque projet, lequel permet selon nous au gouvernement du Nunavut et au gouvernement du Canada de gérer en collaboration les ressources et les terres du Nunavut, de façon claire et prévisible.

*[Français]*

Tel qu'indiqué plus tôt, la partie 2 établit l'Office des droits de surface des Territoires-du-Nord-Ouest qui s'acquitte des obligations du gouvernement du Canada en vertu de l'Entente sur la revendication territoriale globale des Gwich'in et de l'Entente sur les revendications territoriales globales des Déné et Métis du Sahtu. Les deux ententes indiquent explicitement la nécessité de créer un office de droit de surface.

La création de l'office respecte également les modalités et l'esprit de la Convention définitive des Inuvialuit et l'Accord sur les revendications territoriales et l'autonomie gouvernementale du peuple Tlicho, soit les deux autres accords sur les revendications dans des Territoires du Nord-Ouest. Une fois mise sur pied, l'office sera chargé de régler les conflits entre les détenteurs de droits relatifs à la surface ou au sous-sol et les propriétaires ou les occupants des terres quand ces derniers ne parviennent pas à s'entendre sur les conditions et l'indemnité liées à l'accès.

Étant donné qu'il s'agit d'une loi d'application générale, elle portera sur des questions liées, des litiges concernant les droits d'accès dans l'ensemble des Territoires du Nord-Ouest. Les droits

ability of owners or occupants to use and enjoy the land. Subsurface rights are typically mineral or oil and gas rights, often held by the crown, which are granted to third parties through other acts of Parliament.

[English]

It is important to note that the Northwest Territories surface rights board would have no power to grant rights, not mineral nor oil and gas. The Canada Petroleum Resources Act sets out the process for issuing oil and gas rights in the North. Mining regulations in the Territorial Lands Act outline the process for staking mineral claims and establishing mineral rights. Regulations in that act also establish the Office of the Mining Recorder, the body responsible for recording claims and issuing prospecting licences and permits.

If parties cannot reach an agreement on access through negotiations regarding terms and conditions and compensation, either party may apply to the board for an access order. Once received, the board will review the application, and if the application is within its jurisdiction and negotiations between the two parties have been conducted or attempted in good faith, the board will be required to accept the application.

The board itself will consist of no fewer than five and no more than nine members, plus five alternates. All will be appointed by the minister. The minister is required to appoint members who are residents of the Northwest Territories.

When dealing with a dispute related to a specific settlement area, the panel hearing the dispute will be comprised of three, at least one of whom will be a resident of the particular settlement area, as is required in the land claims agreements.

Once an application is accepted by the board and a panel is formed, the panel may include any terms and conditions that are appropriate to minimize damage to, or peaceful enjoyment of, the land. The board will consider matters such as times when the right of access might be exercised, the location and routes of access, the number of individuals who may exercise the right of access, activities that may be carried out and equipment that may be used. The board will also have the power to determine compensation for unforeseen damages as a result of access that has taken place, award costs and periodically review or terminate access orders.

After receiving an order, a proponent is able to exercise its right of access in a manner consistent with the terms and conditions set out in the order and any other requirements set out in any other acts of Parliament or the land claims agreements.

de surface sont associés aux terres et à la capacité des propriétaires ou des occupants à utiliser ces terres et à en jouir. Les droits relatifs au sous-sol sont généralement associés aux minéraux ou aux ressources pétrolières et gazières. Ces droits sont souvent détenus par la Couronne et sont accordés à des tiers dans le cadre d'autres lois fédérales.

[Traduction]

Il est important de signaler que l'office n'aura aucun pouvoir d'accorder des droits, qu'ils soient liés aux mines, aux hydrocarbures ou au gaz. La Loi fédérale sur les hydrocarbures établit le processus d'attribution des droits relatifs aux ressources pétrolières et gazières dans le Nord. La réglementation sur l'exploitation minière relevant de la Loi sur les terres territoriales décrit le processus visant à jalonner des claims miniers et à établir des droits miniers. Elle crée aussi le Bureau du registraire minier, organisme chargé d'enregistrer les revendications et de délivrer les permis de prospection.

Si les parties ne peuvent pas s'entendre sur l'accès à l'issue de négociations sur les conditions et l'indemnité, chaque partie doit demander à l'office d'émettre une ordonnance d'accès. Sur réception de la demande, elle sera examinée par l'office et si elle est dans les limites de sa compétence et que les négociations entre les deux parties ont été menées ou tentées en toute bonne foi, alors l'office devra accepter la demande.

L'office comprendra entre cinq et neuf membres et cinq suppléants, tous nommés par le ministre. Le ministre doit nommer des membres qui résident dans les Territoires du Nord-Ouest.

Conformément aux conditions des ententes sur les revendications territoriales, la formation qui entendra un conflit lié à une région visée par un règlement sera composée de trois membres, dont au moins un devra résider dans la région en question.

Une fois qu'une demande a été acceptée par l'office et qu'une formation a été mise sur pied, celle-ci peut adopter toutes les conditions appropriées dans le but de réduire les dommages aux terres et pour assurer la jouissance paisible du territoire. L'office devra prendre en considération des facteurs comme le moment auquel le droit d'accès pourrait être exercé, le lieu et les voies d'accès, le nombre de personnes qui pourraient exercer le droit d'accès, les activités qui pourraient être réalisées et le matériel susceptible d'être utilisé. L'office aurait aussi le pouvoir de déterminer l'indemnité liée à des dommages imprévus qui résultent d'un accès, d'établir des frais et de revoir périodiquement les ordonnances d'accès ou d'y mettre fin.

Une fois l'ordonnance d'accès rendue, le promoteur pourra exercer son droit d'accès en respectant les conditions de l'ordonnance ainsi que les exigences établies dans d'autres lois fédérales ou dans les ententes sur les revendications territoriales.

The board is the final decision maker. No mechanism exists to enable parties to appeal an order. However, orders of the board may always be judicially reviewed by a court.

An order of the board may be made an order of the Supreme Court of the Northwest Territories by filing a certified copy with the court, making it enforceable in the same way as an order of the court.

I must reiterate that the surface rights board is being established as a tool of last resort. Its real efficacy stems in fact from its mere presence, which provides the impetus for parties to negotiate agreements themselves.

In sum, Bill C-47 represents the balanced views of the multitude of stakeholders that were consulted at length and accommodated whenever possible and that are supportive of the bill moving forward. Bill C-47 is a positive step toward clarity, predictability and legal certainty in the often complex world of environmental management and resource development processes in the North.

[Translation]

The result will be better coordination, clearly defined time periods for project reviews, more streamlined and predictable review processes, and improved regulatory approvals.

[English]

If it is adopted, Bill C-47 will support jobs and growth in the North, improving the conditions for investment across the North.

My colleagues and I would be pleased to respond to any questions and comments senators may have. Thank you for this opportunity.

**The Chair:** Thank you very much for that presentation. I usually defer to the deputy chair for the first question, but today I will go to the senator who carried the bill in the Senate and who has good knowledge of Nunavut, of the North, and then I will go to our other senator from the Northwest Territories to be able to ask his questions. I think it is pretty unique that we have two senators, one a previous premier in the North and one from Fort Simpson who has been here for a long time and who was also a previous premier in the North.

**Senator Patterson:** Senator Sibbeston and I are delighted that the North is on the agenda of our committee this morning. It is a very important area of Canada. I appreciate the opportunity to ask a couple of questions.

Il ne faut pas oublier que les décisions de l'office sont définitives et ne peuvent être portées en appel par les parties. Cependant, les ordonnances de l'office peuvent faire l'objet d'un contrôle judiciaire par un tribunal.

Il est aussi possible de transformer une ordonnance de l'office en ordonnance de la Cour suprême des Territoires du Nord-Ouest en présentant une copie certifiée au tribunal de façon à la rendre applicable de la même manière qu'une ordonnance du tribunal.

Il convient de répéter que l'office se veut un outil de dernier recours. Le simple fait de son existence le rend réellement efficace, car il incite les parties à négocier elles-mêmes leurs ententes.

En résumé, monsieur le président, le projet de loi C-47 établit un équilibre entre les différents points de vue de la multitude d'intervenants qui ont été longuement consultés, des points de vue dont nous avons tenu compte aussi souvent que possible et qui appuient le projet de loi. Le projet de loi C-47 constitue une étape positive vers la clarté, la prévisibilité et la certitude sur le plan juridique dans l'univers souvent complexe des processus de gestion environnementale et de développement des ressources dans le Nord.

[Français]

Il en résultera une meilleure coordination, des échéanciers mieux définis d'examen des projets, des processus d'examen davantage simplifiés et plus prévisibles, un processus amélioré d'autorisation réglementaire.

[Traduction]

S'il est adopté, le projet de loi C-47 améliorera les conditions de l'investissement dans le Nord, ce qui favorisera l'emploi et la croissance dans le Nord.

Mes collègues et moi serons ravis de répondre à toutes les questions et commentaires des sénateurs. Je vous remercie.

**Le président :** Merci beaucoup de cet exposé. Je laisse habituellement le vice-président poser la première question, mais aujourd'hui, je vais donner la parole au sénateur qui a parrainé le projet de loi au Sénat, une personne qui connaît bien le Nunavut et le Nord, après quoi je vais la donner à notre autre sénateur qui vient des Territoires du Nord-Ouest, pour qu'il puisse vous poser ses questions. Je crois que c'est la première fois que nous avons deux sénateurs de cette région : un ancien premier ministre du Nord et un sénateur de Fort Simpson, qui siège ici depuis longtemps et qui a lui aussi déjà été premier ministre dans le Nord.

**Le sénateur Patterson :** Le sénateur Sibbeston et moi sommes ravis que le Nord soit à l'ordre du jour de notre comité ce matin. C'est une région très importante du Canada. Je suis heureux d'avoir l'occasion de vous poser quelques questions.

First, there are two unsettled land claims in the Northwest Territories, and I am referring to the amendments involving the creation of a surface rights tribunal in the Northwest Territories. Those unsettled land claims are in the Dehcho and Akaitcho regions, and I know some concerns have been expressed in those regions that this bill might somehow prejudice those unsettled land claims.

I would like to ask the witness — thank you for your presentation — how the new surface rights board's jurisdiction would impact ongoing negotiations. What is being done to accommodate groups who have yet to settle an agreement?

**Camille Vézina, Manager, Legislation and Policy, Northern Affairs, Aboriginal Affairs and Northern Development Canada:** I can answer that question. Areas where there are no negotiated land claims agreements are Crown lands. Since the Crown consents to the surface access and also consents to subsurface rights, if there is an issue with subsurface rights, there is no dispute that can be brought to the surface rights board. The exception to that would be where there is an owner or occupant on that land — for example, a leaseholder; that would be an example of an area where the surface rights board may have jurisdiction.

The act would therefore have no impact on land claims negotiations, since the board would have no jurisdiction on unsettled land claims areas unless there is an owner or occupant.

What is being done to accommodate groups that have yet to settle an agreement is that Aboriginal groups and governments were consulted throughout the development of the legislation, so there were numerous discussions about making sure their concerns were addressed and accommodated. One of the ways that was done was with section 7(1) of the proposed surface rights board act, which is essentially a provision that requires the minister to meet with Aboriginal groups and governments that have settled a land claims agreement in relation to the Northwest Territories to ensure that that agreement works with the act. If any changes need to be made to the act in order to accommodate what is in their agreement, that would be done.

It is important to note that throughout the process, individuals are able to raise concerns regarding any Aboriginal or treaty rights that may be impacted, either through the environmental assessment or the permitting process.

**Senator Patterson:** I want to make one brief comment. I am familiar with the consultations that have gone on in Nunavut with the territorial government, with the Inuit land claims organization Nunavut Tunngavik Inc. and with the mining industry. I would take the liberty of commending the department for a thorough

Premièrement, il y a deux revendications territoriales qui n'ont pas encore été réglées dans les Territoires du Nord-Ouest, et c'est dans ce contexte que je veux vous parler des mesures portant création d'un office des droits de surface des Territoires du Nord-Ouest. Les deux revendications territoriales en question portent sur les régions du Dehcho et de l'Akaiicho, et je sais que certains habitants de ces régions craignent que ce projet de loi ne nuise au règlement de leurs revendications territoriales.

J'aimerais demander au témoin, en le remerciant de son exposé, quelle incidence les pouvoirs de l'office des droits de surface vont avoir sur les négociations en cours. Quelles sont les mesures prises pour répondre aux besoins des groupes qui n'ont pas encore d'entente?

**Camille Vézina, gestionnaire, Législation et Politiques, Affaires du Nord, Affaires autochtones et Développement du Nord Canada :** Je peux répondre à cette question. Les régions pour lesquelles il n'y a toujours pas d'entente de revendication territoriale négociée sont considérées comme des terres de la Couronne. Comme la Couronne octroie l'accès à la surface et à la sous-surface des terres, si quelqu'un contrevient aux droits d'accès à la sous-surface, on ne peut pas présenter l'affaire à l'office des droits de surface. Une exception est prévue dans le cas où un propriétaire ou un occupant est installé sur ces terres (un locataire, par exemple) : dans ce cas, l'office des droits de surface pourrait exercer ses pouvoirs.

Par conséquent, la loi n'aura aucune incidence sur les négociations d'accords de revendications territoriales, puisque l'office ne pourra pas exercer ses pouvoirs sur les régions qui ne font pas l'objet d'un accord, à moins qu'un propriétaire ou un autre occupant n'y réside.

Par égard pour les groupes qui n'ont pas encore signé d'entente, nous avons consulté les groupes autochtones et les représentants des gouvernements pendant tout le processus d'élaboration de la loi, si bien que nous avons beaucoup discuté avec eux pour nous assurer de répondre à leurs besoins. C'est justement l'objectif du paragraphe 7(1) du projet de loi sur l'office des droits de surface, d'ailleurs, qui oblige essentiellement le ministre à rencontrer les groupes autochtones et les gouvernements qui ont signé un accord de revendication territoriale dans les Territoires du Nord-Ouest pour veiller à l'harmonisation entre ces accords et la loi. Si quelque modification que ce soit devait être apportée au projet de loi pour respecter leurs accords, cela a été fait.

Il importe aussi de souligner que pendant tout le processus, n'importe qui peut exprimer ses inquiétudes s'il craint une violation de droits autochtones ou issus de traités, soit par l'évaluation environnementale, soit dans le processus d'obtention d'un permis.

**Le sénateur Patterson :** J'aimerais faire une brève observation. J'ai entendu parler des consultations qui ont eu lieu au Nunavut avec le gouvernement territorial, l'organisme de règlement des revendications territoriales des Inuits, Nunavut Tunngavik Inc., et les sociétés minières. J'aimerais prendre la liberté de féliciter le

and lengthy process. I think it is no exaggeration to say there has been at least 10 years of intense work, which has led us to where we are today.

Some concerns were raised, when the House of Commons committee considered the bill, from at least one co-management board that appeared before the committee. It was about the adequacy of the funding needed to implement the bill. I believe the Nunavut Planning Commission talked about new requirements that would fall on them as a result of the bill. Could one of the witnesses comment on whether the department will respond to these additional duties and requirements under the bill with a business plan to provide the necessary financial resources?

**Ms. King:** The proposed NuPPAA will, to a large extent, implement processes already in place in Nunavut. They have been funded for many years to carry out their duties under the Nunavut Land Claims Agreement. Nevertheless, some incremental costs are expected to attend to implementing the act. For example, the Nunavut Planning Commission has indicated that the requirement for an Internet-based public registry will add some incremental costs to its operations. There are a number of other areas where enhanced duties and responsibilities will impact both the board and the commission.

The department recognizes that appropriate funding levels will need to be negotiated once Bill C-47 receives Royal Assent. We negotiate with Canada NTI and the Government of Nunavut through the land claim implementation contract and through submitted work plans by the review board and the Nunavut Planning Commission. We would be looking forward to sitting down and negotiating with them on the basis of work plans going forward.

**Senator Sibbeston:** Bill C-47 is meant to implement certain aspects of claims in the Northwest Territories and Nunavut. There is a history of experience in our country with the gaps that exist between land claims that have been settled and what is delivered eventually by the government. The Auditor General has commented on that; and our Senate committee has dealt with this issue.

This bill before us is an attempt to implement land claims. What assurance can you give us that the legislation will actually deliver what is expected of the land claims? My concern is mostly about the Northwest Territories. I am satisfied with the Nunavut area because a task force has been set up between the parties involved in this proposed legislation and there is a lot of support for it. However, in the Northwest Territories there has not been a task force like that, although I appreciate that there has been a fair amount of consultation. The question is always whether this will satisfy the land claimants.

ministère d'avoir pris son temps afin de procéder avec rigueur. Je ne pense pas exagérer quand je dis que nous assistons aujourd'hui à l'aboutissement de 10 ans de travail intense, si ce n'est pas plus.

Il y a au moins un conseil de cogestion qui a exprimé des inquiétudes lorsque ses représentants ont comparu devant le comité de la Chambre des communes sur le projet de loi. Ils craignaient que le financement nécessaire pour mettre le projet de loi en œuvre ne soit pas suffisant. Je pense que les représentants de la Commission d'aménagement du Nunavut ont dit qu'il y aurait de nouvelles obligations qui découleraient du projet de loi. L'un de nos témoins pourrait-il nous dire si le ministère va tenir compte des devoirs et obligations supplémentaires créés par ce projet de loi et se doter d'un plan d'action pour y affecter les ressources financières nécessaires?

**Mme King :** La LATEPN proposée va essentiellement officialiser des mécanismes déjà en place au Nunavut. Ils sont financés depuis des années pour respecter les obligations découlant de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut. Il faut toutefois s'attendre à ce que les coûts augmentent avec la mise en œuvre de la loi. Par exemple, la Commission d'aménagement du Nunavut a souligné que l'obligation de créer un registre public électronique va faire augmenter ses coûts de fonctionnement. Il y a quelques autres éléments parmi les nouvelles obligations et responsabilités qui vont avoir une incidence sur la commission.

Le ministère reconnaît qu'il va devoir négocier un financement adéquat quand le projet de loi C-47 va avoir reçu la sanction royale. Nous négocions avec NTI et le gouvernement du Nunavut dans le cadre du contrat de mise en œuvre de l'Accord sur les revendications territoriales et de la présentation de plans par la Commission d'examen et la Commission d'aménagement du Nunavut. Nous avons hâte de pouvoir nous asseoir pour négocier avec eux sur la base des plans de travail qui vont être déposés.

**Le sénateur Sibbeston :** Le projet de loi C-47 vise à appliquer certains aspects des accords signés dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut. Dans l'histoire de notre pays, on observe que les accords de revendications territoriales ne concordent pas exactement avec les mesures prises par le gouvernement en bout de ligne. Le vérificateur général a soulevé le problème, et notre comité sénatorial s'est penché sur la question.

Le projet de loi à l'étude vise à mettre en œuvre les accords de revendications territoriales. Comment pouvez-vous nous garantir que la nouvelle loi va vraiment avoir les effets attendus pour respecter les accords de revendications territoriales? Je m'inquiète surtout de la situation aux Territoires du Nord-Ouest. Je suis assez confiant pour le Nunavut, parce qu'il y a un groupe de travail qui a été formé de représentants des parties qui ont participé à la rédaction de ce projet de loi et qui reçoit beaucoup d'appui. Cependant, il n'y a pas de groupe de travail semblable dans les Territoires du Nord-Ouest, même si je sais qu'il y a eu beaucoup de consultations là-bas. La question c'est toujours de savoir si cela va satisfaire les auteurs de ces revendications territoriales.

**Ms. Vézina:** The NWT surface rights board was created in consultation, as you alluded to, with the four land claimant groups, groups still negotiating land claims and groups with transboundary interest in the Northwest Territories. There were extensive discussions, and three different drafts of the proposed legislation were shared to ensure that we reflected what was in the four land claims agreements and that we were respecting the intent and the ideas reflected in the land claims agreement.

What we have developed will reflect what is in the land claims agreements. In particular, land claimant groups have said to us that what is in the land claim is reflected accurately in the proposed legislation.

**Senator Sibbeston:** I would ask officials to tell the public and me why they are proceeding with this bill, in particular because there is the surface rights board in the Northwest Territories? A devolution process is ongoing and eventually the Northwest Territories government will take over all of this. I understand that when the House of Commons committee visited the North, the Gwich'in appeared before them and stated that they were not in a hurry to have this proposed legislation dealt with. I understand that an arbitration clause in the land claims would deal with disputes, and it has never been used. This proposed legislation is only there in the event that there is a dispute that cannot be resolved.

In the world of land claims, so many other areas are perhaps more significant. Why have you come forward with this, in particular for the Northwest Territories when I would say that it is not really needed and the Gwich'in say they are not in a hurry?

**Ms. King:** As we noted earlier, Canada has an obligation, as set out in the Gwich'in and other land claims, to establish a surface rights board; so in many ways it meets that obligation. There have been attempts over the years to accomplish that, but they are not yet completed.

You note devolution. There is an agreement to try to conclude devolution by April 1, 2014. We hope to conclude this obligation in advance of devolution so that we can turn over to the Government of the Northwest Territories a more complete regulatory framework.

**Senator Sibbeston:** It is not unusual in a bill to have a provision for a review after five or seven years. Why is there not a sunset clause in this bill to provide for a review in five or seven years? In the Northwest Territories, you will be setting up a new body, and it is not known how the body will work and whether it will be successful. There is a certain amount of uncertainty as to its

**Mme Vézina :** L'Office des droits de surface des T.N.-O a été créé à l'issue de consultations, comme vous l'avez souligné, avec les quatre grands groupes de revendications territoriales, les groupes qui sont toujours en négociation et les groupes qui ont des intérêts transfrontaliers dans les Territoires du Nord-Ouest. Il y a eu énormément de discussions et nous leur avons soumis trois différentes ébauches du projet de loi pour nous assurer de respecter les obligations découlant des accords de revendications territoriales et d'en respecter l'intention et les idées.

Le texte que nous avons rédigé tient compte des dispositions des accords de revendications territoriales. Je peux notamment vous dire que des représentants des quatre groupes qui ont des accords nous ont dit que les dispositions de leur accord étaient respectées dans le projet de loi.

**Le sénateur Sibbeston :** J'aimerais que les fonctionnaires expliquent au public ainsi qu'à moi pourquoi ils déposent ce projet de loi, étant donné qu'il existe déjà un conseil des droits de surface dans les Territoires du Nord-Ouest. Il y a un transfert des responsabilités qui est en cours et ultimement, c'est le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest qui va assumer toute la responsabilité de l'office. Je crois que quand le comité de la Chambre des communes s'est rendu dans le Nord, les Gwich'in ont comparu devant lui pour lui dire qu'ils n'étaient pas pressés de voir ce projet de loi adopté. Je crois comprendre qu'il y a une disposition d'arbitrage dans les accords de revendications territoriales pour régler les litiges, mais qu'elle n'a jamais été utilisée. Ce projet de loi ne va s'appliquer que dans le cas où un litige ne pourra pas être résolu.

Dans le monde des revendications territoriales, il y a tellement d'autres enjeux encore plus importants. Pourquoi proposez-vous cette mesure, en particulier pour les Territoires du Nord-Ouest, si elle n'est pas vraiment nécessaire, j'ose croire, et si les Gwich'in vous disent qu'ils n'en voient pas l'urgence?

**Mme King :** Comme nous l'indiquions précédemment, le Canada est tenu, en vertu des ententes sur les revendications territoriales, notamment avec les Gwich'in, de mettre sur pied un office des droits de surface. Il s'agit donc à bien des égards de donner suite à cette obligation. On a essayé de le faire à différentes reprises au fil des ans, mais le travail n'a jamais été mené à terme.

Pour ce qui est de la dévolution, il a été convenu d'essayer de mettre en place un régime d'ici le 1<sup>er</sup> avril 2014. Nous espérons pouvoir nous acquitter de cette obligation de créer un office avant la dévolution de manière à pouvoir transférer au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest un cadre réglementaire plus complet.

**Le sénateur Sibbeston :** Il n'est pas rare qu'un projet de loi semblable comporte une disposition prévoyant un examen au bout de cinq ou sept ans. Pourquoi n'a-t-on rien prévu en ce sens dans celui-ci? Vous allez mettre en place une nouvelle instance dans les Territoires du Nord-Ouest, et on ne sait pas comment cette entité va fonctionner et si elle produira les résultats

effectiveness. Review clauses are often put into bills so that the legislation can be reviewed after a number of years. Why have you not provided for a review?

**Ms. Vézina:** I can answer for the Northwest Territories surface rights board portion; and I will let my colleague answer for the Nunavut portion.

There is no five-year review in the portion on the surface rights board. We felt that proposed section 7 pretty much already addressed that issue. Reviews will be done when new agreements are signed. The legislation will be looked at from beginning to end to ensure that those agreements work with the land claim agreement. It will be, in a sense, tantamount to a review.

[Translation]

**Senator Massicotte:** Thank you for being with us this morning. As I read the bill or listen to your presentation, I get the sense that land planning and project assessment in Nunavut is similar to a land use plan you would find in Canadian cities. In Montreal, for example, every 10 or 15 years, a municipal plan is prepared to establish the zoning rules. Is it similar? Is the purpose of this bill to establish criteria and zoning rules?

[English]

**Janice Traynor, Analyst, Environmental Policy, Northern Affairs, Aboriginal Affairs and Northern Development Canada:** The main difference in Nunavut is that these are regional land use plans, so they cover a much broader area than a typical municipal plan would cover. For instance, of the two plans in place, one covers the north half of Baffin Island and the other covers most of central Nunavut. They are very broad areas.

Those two particular plans are not so prescriptive in their conditions of use, but the Nunavut Planning Commission has some leeway to develop plans that include prohibited uses, permitted uses and conditionally permitted uses; so all these things we may see in a land use plan.

[Translation]

**Senator Massicotte:** It addresses land use, land density and the type of use?

[English]

**Ms. King:** Yes, in general it does address the type of usage, the access and community regional agreement on the nature of that land use.

escomptés. On ne peut pas être certain de son efficacité. Des dispositions sont souvent intégrées aux projets de loi pour prévoir l'examen de la loi au bout d'un certain nombre d'années. Pourquoi ne l'avez-vous pas fait ici?

**Mme Vézina :** Je peux vous répondre pour ce qui est de la Loi sur l'Office des droits de surface des Territoires du Nord-Ouest; ma collègue en fera autant pour le Nunavut.

Il n'y a pas d'examen quinquennal prévu dans le cas de l'Office des droits de surface. Nous avons jugé que l'examen établi par l'article 7 proposé serait suffisant. On procédera à un examen lorsqu'une nouvelle entente sera signée. La loi sera alors passée en revue d'un bout à l'autre pour s'assurer que les ententes signées concordent avec l'accord sur les revendications territoriales. D'une certaine manière, cela équivaudra à un examen de la loi.

[Français]

**Le sénateur Massicotte :** Je vous remercie d'être avec nous ce matin. Lorsque je lis le projet de loi ou que j'écoute votre présentation, lorsqu'il s'agit de l'aménagement de territoires et d'évaluation des projets au Nunavut, j'ai l'impression que c'est comme un plan d'aménagement comme on voit dans les villes canadiennes. À Montréal par exemple, chaque 10 ou 15 ans, un plan de déménagement qui établit les règles et le zonage est préparé. Est-ce similaire? L'établissement des critères et de zonage est-il l'objectif de ce projet de loi?

[Traduction]

**Janice Traynor, analyste, Politiques environnementales, Affaires du Nord, Affaires autochtones et Développement du Nord Canada :** La principale différence c'est qu'au Nunavut il s'agit de plans régionaux d'aménagement du territoire qui visent, bien évidemment, une superficie beaucoup plus grande que les plans municipaux tels qu'on les connaît. Ainsi, les deux plans actuellement en place couvrent respectivement la partie nord de l'île de Baffin et la plus grande portion de la région centrale du Nunavut. Ce sont là de très vastes territoires.

Ces deux plans ne sont pas indûment prescriptifs quant aux conditions d'utilisation. La Commission d'aménagement du Nunavut a toutefois une certaine latitude pour l'établissement de plans prévoyant les utilisations interdites et celles qui sont autorisées, avec ou sans condition. C'est donc le genre de choses que l'on peut retrouver dans un plan d'aménagement du territoire.

[Français]

**Le sénateur Massicotte :** On parle de l'utilisation du terrain ainsi que de sa densité et du type d'usage?

[Traduction]

**Mme King :** Oui, on y traite en général du type d'utilisation, de l'accès et des ententes régionales quant à l'aménagement du territoire.

[Translation]

**Senator Massicotte:** I notice, however, that the federal government has to agree to the proposed plan. Any deviation from the plan must go back to the federal government for an exemption approval.

**Ms. King:** Yes, but I should point out that it is also done with the Nunavut government and Nunavut Tunngavik Inc. It must be done through a joint management system.

**Senator Massicotte:** You see that kind of thing happening in cities like Toronto. You will undoubtedly encounter a developer who is proposing a new plant or development project and will need an exemption. I worry that granting that would require the approval of three different parties. Is it a matter of weeks or months? If the process is too burdensome, it will not be doing what it is supposed to.

[English]

**Ms. Traynor:** Once the plan is approved, project proposals would come into the Nunavut Planning Commission only, and the Nunavut Planning Commission would decide whether or not that project conformed with the land use plan. The three parties are involved with approving the land use plan, but each individual project is only judged by the Nunavut Planning Commission as to whether it complies to the plan.

[Translation]

**Senator Massicotte:** According to what you are saying, then, if a project deviates from the federally approved plan, it falls back on the federal government to grant the exemption from the plan submitted to the federal government? Is that correct?

[English]

**Ms. Traynor:** Yes, if the project does not conform with the land use plan, an exemption from the plan can be granted by the minister.

[Translation]

**Senator Massicotte:** You are not worried that the process might be too onerous, that it could take too long and that, as a result, investors could grow impatient and take their money elsewhere?

[English]

**Ms. Traynor:** There are timelines on the exception decision, as well as the conformity determination.

**Senator Massicotte:** What is that?

**Ms. Traynor:** I will look it up and get back to you.

**Senator Lang:** I have two questions. Just as an overall view of the bill, the planning process in Nunavut, to my understanding, is somewhat tailored after the experience that we have had in the Yukon with the environmental assessment program that was put

[Français]

**Le sénateur Massicotte :** Je remarque cependant que le fédéral doit accepter le plan soumis. Toute exception au plan doit retourner au fédéral pour approbation comme dérogation.

**Mme King :** Oui, mais je dois dire que c'est aussi avec le gouvernement du Nunavut et Nunavut Tunngavik Inc. Cela doit faire partie d'un système de cogestion.

**Le sénateur Massicotte :** On voit ce phénomène dans les villes comme Toronto. Il arrivera sans doute qu'une personne, qui propose de mettre sur pied une usine ou de faire du développement, aura besoin d'une dérogation. Je crains qu'à ce moment-là on ait besoin de l'approbation de trois différentes parties. Est-ce une question de semaines ou de mois? Si le processus est trop lourd, il ne satisfera pas l'objectif.

[Traduction]

**Mme Traynor :** Une fois le plan approuvé, les propositions de projets sont soumises uniquement à la Commission d'aménagement du Nunavut et celle-ci décide si le projet est conforme ou non au plan d'aménagement. Les trois parties doivent approuver le plan d'aménagement, mais seule la Commission d'aménagement du Nunavut peut déterminer si un projet est conforme à ce plan.

[Français]

**Le sénateur Massicotte :** D'après ce que vous dites, si vous dérogez au plan approuvé par le fédéral, vous retournez au fédéral pour approbation de la dérogation du plan soumis au fédéral. Est-ce que je me trompe?

[Traduction]

**Mme Traynor :** Oui, si le projet n'est pas conforme au plan d'aménagement du territoire, le ministre peut accorder une exemption.

[Français]

**Le sénateur Massicotte :** Vous n'êtes pas préoccupée par la possibilité que le processus soit trop lourd, que les délais soient trop longs et du fait que ceux qui veulent investir risquent de s'impatienter et d'aller ailleurs?

[Traduction]

**Mme Traynor :** Il y a des délais à respecter pour décider d'une exemption et évaluer la conformité.

**Le sénateur Massicotte :** Quels sont ces délais?

**Mme Traynor :** Je vais vérifier et vous répondre ultérieurement.

**Le sénateur Lang :** J'ai deux questions. Si on considère le projet de loi dans son ensemble, le processus de planification au Nunavut m'apparaît en quelque sorte bâti sur le modèle de ce que nous avons vécu au Yukon avec le programme d'évaluation



in place about 10 years ago. I want to let members around the table know that, overall, it has been very successful. Frankly, one of the reasons Yukon has experienced the growth it has is because it is one process and one decision to be made. It is not a number of environmental reviews going on at the same time. It basically has accepted the principle that all the parties are involved in the initial process. You work your way through the process, and a decision is made. To Senator Massicotte's question about timelines, there are clear timelines when decisions have to be made. Overall, investors are very pleased with the process, the way I understand it, which is not to say there are not some areas that perhaps could be further refined to ensure the process works efficiently.

That leads me to my first question in respect to the planning process for Nunavut. In the tailoring of the legislation, were the proposed amendments that are working their way through the system for the Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Board taken into consideration? There are some areas of concern that have not worked that well and that will require federal legislative measures here, I would hope within the next year. I am wondering whether they were taken into account so they can learn from our experience.

**Ms. Traynor:** Yes, senator, they were taken into account. Northern Affairs has the advantage of being a fairly small organization. I was also on the departmental part of the team that did the review, and I was also on the working group. My colleagues and I were able to take some of the lessons that were going on and being learned through the review and apply them to the development of this bill.

**Senator Lang:** If I can go to another area, I noticed it was not mentioned in the opening remarks and it is important that viewers, at least in Yukon, be aware that there are some amendments to the Yukon Surface Rights Board Act. For the record, it is important that it be clarified that there are some amendments. Perhaps you can outline the purpose of the amendments so it is on the record.

**Ms. Vézina:** That would be in the portion that comes after the NWT surface rights board act. You are correct, and I apologize for not including that.

The nature is mostly administrative, so to bring things in line with other northern boards that are very similar. It is something that was recommended by the board itself. We were asked as a department to look at making those amendments.

environnementale mis en place il y a une dizaine d'années. Je veux que mes collègues sachent bien que ce programme a produit dans l'ensemble d'excellents résultats. Pour dire les choses comme elles sont, si le Yukon a pu connaître une telle croissance c'est entre autres grâce à ce régime misant sur un seul processus et une seule décision. Il n'y a pas 36 examens environnementaux qui s'effectuent parallèlement. Le système est essentiellement fondé sur le principe voulant que toutes les parties aient leur mot à dire dans le processus initial. Les différentes étapes sont franchies successivement, puis une décision est rendue. Pour répondre aux interrogations du sénateur Massicotte à ce sujet, je peux vous dire qu'il y a des échéanciers très précis pour la prise de décisions. D'après ce que je puis comprendre, les investisseurs sont généralement très satisfaits de ce processus, ce qui ne signifie pas qu'il n'y a pas lieu d'y apporter des correctifs pour en accroître l'efficacité.

Cela m'amène à ma première question concernant le processus de planification au Nunavut. Lors de l'élaboration de ce projet de loi, a-t-on pris en considération les amendements actuellement à l'étude pour l'Office d'évaluation environnementale et socioéconomique du Yukon? Il y a en effet certains éléments qui ne sont pas aussi efficaces que prévu et qui exigent des correctifs à l'échelon fédéral. J'ose d'ailleurs espérer que ce processus législatif pourra être mené à terme au cours de la prochaine année. Je me demandais simplement si les amendements en question avaient été pris en compte de telle sorte que les gens du Nunavut puissent tirer des enseignements de notre expérience.

**Mme Traynor :** Oui, sénateur, nous les avons pris en considération. Affaires du Nord a l'avantage d'être une organisation de taille plutôt modeste. Je faisais partie du segment ministériel de l'équipe qui a procédé à l'examen, et j'étais également membre du groupe de travail. Mes collègues et moi-même avons effectivement pu tirer des leçons de l'expérience yukonnaise dans le cadre de notre examen pour les appliquer à l'élaboration de ce projet de loi.

**Le sénateur Lang :** Si vous me permettez d'aborder un autre sujet, j'estime important que les gens qui nous regardent, tout au moins au Yukon, sachent que ce projet de loi renferme certains amendements à la Loi sur l'Office des droits de surface du Yukon. J'ai noté que vous ne l'avez pas mentionné dans votre déclaration préliminaire et je crois qu'il est bon de le préciser. J'aimerais que vous nous parliez des objectifs visés par ces amendements.

**Mme Vézina :** Vous avez raison, et je vous prie de m'excuser de ne pas avoir traité de ces amendements qui viennent après la partie concernant la Loi sur l'Office des droits de surface des Territoires du Nord-Ouest.

Il s'agit essentiellement d'amendements de nature administrative pour assurer l'harmonisation avec les offices similaires du Nord du Canada. Ils font suite à des recommandations formulées par l'office lui-même. On a demandé à notre ministère de faire le nécessaire.

The first amendment would add an immunity clause to protect the members and staff from civil action for anything done or not done in good faith. Another amendment will require that accounts, financial statements and transaction of the board be audited annually by an auditor appointed by the board rather than the Auditor General, which it was before. Furthermore, there will be amendments to two other sections to allow terms to be extended for board members so that they be allowed to finish hearing a particular issue before them, even though their term may expire.

**Senator Lang:** Thank you.

**Senator Mitchell:** Just as a general question, this is part of devolution, it seems to me, yes or no, and what would be some other big chunks of devolution, just for clarification for people watching, and for me? I think you said it is another year, and next year devolution might actually be completed. That is good news.

**Ms. King:** Just a word about devolution: As you are undoubtedly aware, on March 11, it was announced that a consensus agreement had been achieved with the parties to the devolution negotiations. We are looking forward to meeting the objective of concluding that agreement by early summer and implementing devolution in the Northwest Territories by April 1, 2014. Diverse pieces of legislation involved in devolution relating to lands and resource management are being looked at through devolution, and we are concluding the implementation pattern for that now.

We have talked about the surface rights board. That is one piece that I think is identified even in the agreement in principle of a couple of years ago for devolution as an act that would be mirrored over to the NWT. There is a suite of other legislative pieces being looked at right now to consider what to mirror and how best to transfer responsibilities.

**Senator Mitchell:** In your opening comments, you mentioned that the Nunavut Impact Review Board can review projects situated outside the territory if these projects might have adverse effects on the Nunavut Settlement Area. Who resolves a dispute between Nunavut and an area outside that is contemplating a project that might have an impact?

**Ms. Traynor:** There is no dispute resolution mechanism. The board can review such a project. It makes its recommendations to the government, and the government considers them.

**Senator Mitchell:** The government of the other jurisdiction?

Le premier amendement vise à ajouter une clause d'immunité pour mettre les membres et le personnel de la commission à l'abri de poursuites civiles à l'égard de leurs actions ou de leurs omissions, lorsqu'ils sont de bonne foi. Un autre amendement exige que les comptes, les états financiers et les transactions de la commission soient vérifiés annuellement par un vérificateur nommé par la commission, plutôt que par le vérificateur général du Canada, comme c'était le cas auparavant. En outre, des amendements seront apportés à deux autres articles pour permettre le renouvellement du mandat des membres de la commission de telle sorte qu'ils puissent terminer l'étude d'un dossier dont ils sont saisis lorsque leur mandat arrive à échéance.

**Le sénateur Lang :** Je vous remercie.

**Le sénateur Mitchell :** Comme cela semble s'inscrire dans le processus de dévolution, j'aimerais savoir dans une perspective générale, pour ma gouverne comme pour celle des gens qui nous regardent, quels seront les autres éléments importants qui feront l'objet d'une dévolution. Je crois que vous avez indiqué que ce processus devrait être mené à terme au cours de la prochaine année et il y a tout lieu de s'en réjouir.

**Mme King :** Voici quelques précisions concernant la dévolution. Comme vous le savez sûrement, on a annoncé le 11 mars dernier que les parties en cause dans les négociations touchant la dévolution en étaient arrivées à un consensus. L'objectif est donc de conclure une entente officielle d'ici le début de l'été et de mettre en place un régime de dévolution dans les Territoires du Nord-Ouest d'ici le 1<sup>er</sup> avril 2014. Diverses lois touchant la gestion des terres et des ressources entrent en jeu dans ce processus de dévolution et nous sommes actuellement à déterminer la façon dont tout cela sera mis en œuvre.

Quant à la Loi sur l'Office des droits de surface, je crois que l'on indiquait déjà dans l'entente de principe conclue il y a quelques années aux fins de la dévolution que cette loi pourrait servir de modèle dans le cas des Territoires du Nord-Ouest. Nous examinons ainsi différents textes de loi pour déterminer lesquels doivent être reproduits et voir la meilleure façon d'optimiser le transfert des responsabilités.

**Le sénateur Mitchell :** Dans votre déclaration préliminaire, vous avez indiqué que la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions peut étudier les projets se déroulant à l'extérieur du territoire si ces projets peuvent avoir des répercussions néfastes pour la région du Nunavut. Qui peut régler un différend entre le Nunavut et une autre administration qui souhaite accueillir un tel projet?

**Mme Traynor :** Il n'y a pas de mécanisme de règlement des différends à proprement parler. La commission peut se pencher sur un projet semblable. Elle formule ses recommandations au gouvernement qui prend une décision.

**Le sénateur Mitchell :** Le gouvernement de l'autre administration en cause?

**Ms. Traynor:** Or the federal government as well, if the federal government is involved in the project outside of Nunavut. Such a review would take place only on the request of government.

**Senator Mitchell:** Ms. Vézina, you mentioned that there was a sharing of a series of pieces of draft legislation on this. Could you tell us what kinds of groups, Aboriginal groups, for example, you shared it with in the process and whether that is a standard procedure in developing this kind of legislation?

**Ms. Vézina:** In the Northwest Territories, we shared it with the four land claimant groups. We shared it with groups who are still negotiating claims, such as the Dehcho and Akaitcho, which were previously mentioned by Senator Patterson, as well as groups such as the Athabasca Denesuline, which would be a transboundary group that would have interests in the Northwest Territories.

In total, 13 Aboriginal groups received three drafts of the legislation and were invited to consultation sessions and provided with funding to have legal counsel or experts review the legislation and attend the sessions in order to improve the legislation.

**Senator Mitchell:** Did you have any complaints from Aboriginal groups that they were not adequately consulted?

**Ms. Vézina:** We had some groups say that there were certain things they would like to have seen in the legislation. We did accommodate where we could. Several times those things were left out because they would have been inconsistent with the land claim agreements, which we were implementing, or they did not have application in the legislation.

It was about educating people about the scope of the legislation versus what they would like to have seen in the legislation.

**Senator Seidman:** I would like to continue with the consultation process. It is my understanding there have been enormous and extensive consultations around this bill. I also understand that there have been concerns raised about building in this kind of consultation process to the bill for the future so that the obligations of the commission are well delineated.

Please tell us how this bill will maintain the standards of consultation going forward for future decision making and planning processes.

**Ms. Traynor:** Are you speaking particularly about Part 1 of the bill in terms of NuPPAA?

**Senator Seidman:** Yes.

**Ms. Traynor:** You are correct in saying that the development of the bill was very long and involved in terms of its consultation. We developed it through a working group that included Nunavut Tunngavik Incorporated and the Government of Nunavut. We

**Mme Traynor :** Ou même le gouvernement fédéral s'il est concerné par le projet réalisé à l'extérieur du Nunavut. Un tel examen n'a lieu qu'à la demande du gouvernement.

**Le sénateur Mitchell :** Madame Vézina, vous avez parlé d'une consultation à l'égard de différents avant-projets de loi à ce sujet. Pourriez-vous nous indiquer à quel genre de groupes, autochtones par exemple, vous avez soumis ces textes législatifs et s'il s'agit d'une procédure courante en pareil cas?

**Mme Vézina :** Dans les Territoires du Nord-Ouest, nous avons consulté les quatre groupes ayant conclu un accord de revendication territoriale. Nous avons soumis ces textes à des groupes avec lesquels les négociations se poursuivent, comme ceux du Dehcho et de l'Akaiitcho, que le sénateur Patterson a mentionnés tout à l'heure, ainsi qu'avec des groupes transfrontaliers comme les Dénésulines d'Athabasca susceptibles de s'intéresser à la situation dans les Territoires du Nord-Ouest.

Au total, 13 groupes autochtones ont reçu trois avant-projets de loi. Ils ont été conviés à des séances de consultation en bénéficiant d'une aide financière pour s'assurer le concours d'avocats ou d'experts aux fins de l'examen de ces textes législatifs et de leur participation aux séances visant à les bonifier.

**Le sénateur Mitchell :** Avez-vous reçu des plaintes de groupes autochtones disant n'avoir pas été suffisamment consultés?

**Mme Vézina :** Les groupes nous ont dit qu'ils regrettaient l'absence de certains éléments dans le projet de loi. Nous avons fait le nécessaire lorsque cela était possible. Dans bien des cas, ces éléments ont été mis de côté parce qu'ils iraient à l'encontre des accords sur les revendications territoriales que nous étions en train de mettre en œuvre, ou parce qu'ils n'avaient tout simplement pas leur place dans un tel projet de loi.

Il fallait expliquer aux gens la portée du projet de loi de manière à ce qu'ils comprennent bien qu'ils ne pouvaient pas y retrouver tout ce qu'ils auraient souhaité.

**La sénatrice Seidman :** J'aimerais que nous poursuivions sur le même sujet. Je crois savoir que de très vastes consultations ont été tenues à propos de ce projet de loi. Je pense également qu'il a été question d'intégrer au projet de loi un processus de consultation semblable pour l'avenir de telle sorte que les obligations de la commission soient clairement définies.

Pouvez-vous nous dire comment ce projet de loi permettra le maintien d'un niveau de consultation équivalent relativement aux processus de planification et de prise de décisions?

**Mme Traynor :** Parlez-vous plus spécifiquement de la partie 1 du projet de loi qui traite de la Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut?

**La sénatrice Seidman :** Oui.

**Mme Traynor :** Vous avez raison de dire que l'élaboration de ce projet de loi a exigé beaucoup de temps et de vastes consultations. Nous avons misé pour ce faire sur un groupe de travail comptant des représentants de Nunavut Tunngavik

also had the advantage of having the Nunavut Impact Review Board and the Nunavut Planning Commission present on that working group, as well.

Once the development of the legislation was completed, that working group was no longer functional and the bill was introduced.

However, the bill itself contains provisions for the planning commission to consult with the public and anybody else that might be interested when the commission is developing a plan. When they are developing a plan, they review a draft plan publicly, with hearings, and then it is submitted for approval.

In terms of the process with individual projects, once the project makes its way to the Nunavut Impact Review Board, the board would consult with the public and any other interested parties — governments, et cetera — that might have an interest in that project. It makes its recommendation at that point.

The planning and environmental assessment processes involve the public and governments going forward from here.

**Senator Seidman:** That is built into particular clauses in the bill, if I am correct.

**Ms. Traynor:** Yes, it is.

Prompted by my legal counsel, I should mention that if there are amendments to be made to the bill, we have the duty of consulting closely again with Inuit to make those amendments.

**Senator Seidman:** Good. Thank you very much.

**Senator Wallace:** The Nunavut planning and project assessment act, as you pointed out, defines processes for creating and implementing land use plans. Many of us are familiar with what land use plans are like in the South, in the areas where we live. Senator Massicotte did touch upon this.

You have touched on this somewhat, but could you give us more detail about the types of land use planning that are now in place in Nunavut? You mentioned certain areas in Nunavut that are covered in certain ways by land use plans, but do I take it from that that there are areas that are not covered that would be picked up? What is the current status of land use planning in Nunavut?

**Ms. Traynor:** The current status is that there are two approved land use plans: one for the northern Baffin region and one for Kivalliq Region, which is the central portion of Nunavut.

The Nunavut Planning Commission is in the process right now of publicly reviewing a draft of a land use plan that would cover all the Nunavut Settlement Area. We do anticipate the remaining part of the area to be covered by a land use plan when the

Incorporated et du gouvernement du Nunavut. Ce groupe de travail a aussi pu bénéficier de la contribution de la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions et de la Commission d'aménagement du Nunavut.

Une fois la mise au point du projet de loi terminée, le groupe de travail a été dissous et le projet de loi a été présenté.

On retrouve toutefois dans le projet de loi lui-même certaines dispositions obligeant la Commission d'aménagement à consulter la population et toute autre entité intéressée lorsqu'elle conçoit un plan. On procède alors à l'analyse d'une ébauche de plan dans le cadre d'audiences publiques avant que le plan soit soumis pour approbation.

Par ailleurs, lorsqu'un projet est soumis à la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions, on consulte également la population et toutes les autres parties, gouvernementales notamment, pouvant s'intéresser au projet. La commission formule ensuite ses recommandations.

La contribution du public et des gouvernements est donc au cœur des processus d'aménagement et d'évaluation environnementale.

**La sénatrice Seidman :** C'est prévu dans certaines dispositions de ce projet de loi, si je ne m'abuse.

**Mme Traynor :** Effectivement.

Ma conseillère juridique me prie d'ajouter que si des amendements sont apportés au projet de loi, nous sommes tenus de consulter à nouveau les Inuits avant d'aller de l'avant.

**La sénatrice Seidman :** Très bien. Je vous remercie.

**Le sénateur Wallace :** Comme vous l'avez indiqué, la Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut définit les processus à déployer pour concevoir et mettre en œuvre des plans d'aménagement du territoire. Bon nombre d'entre nous connaissons bien la forme que peuvent prendre de tels plans dans le Sud, là où nous vivons. Le sénateur Massicotte en a d'ailleurs glissé un mot tout à l'heure.

Vous avez déjà abordé la question, mais pourriez-vous nous fournir de plus amples détails sur la façon dont les choses se passent actuellement au Nunavut en matière d'aménagement du territoire? Vous nous avez dit qu'il existait des plans d'aménagement visant certaines régions du Nunavut, mais dois-je comprendre que l'on cible ici les régions qui ne sont pas encore visées par de tels plans? Qu'en est-il de la planification de l'aménagement du territoire au Nunavut actuellement?

**Mme Traynor :** Pour l'instant, il y a deux plans d'aménagement du territoire qui ont été approuvés : un pour la partie nord de l'île de Baffin et l'autre pour la région Kivalliq, soit la partie centrale du Nunavut.

La Commission d'aménagement du Nunavut procède actuellement à l'étude publique d'une ébauche de plan d'aménagement qui s'appliquerait à la totalité de la région du Nunavut. Il y aura donc un plan d'aménagement pour l'ensemble

planning commission finishes that review, revises and submits it for approval to the two governments. If this act is in force, it would also go to the Inuit for approval.

**Senator Wallace:** Would the types of issues to be dealt with in those land use plans be similar to what we would be accustomed to in the South, or would they vary in significant ways?

**Ms. Traynor:** They would not be exactly the same, because we are talking about non-municipal lands, for the most part. We do still anticipate that municipalities in Nunavut will develop municipal land use plans — and some have — that would apply within the boundaries of the municipality.

These are broader regional plans that cover broader issues — where development broadly might occur, certain areas that need to be protected because they are important for wildlife, important for cultural preservation, or significant physical or biological features; and transportation corridors is another example that might be identified in a plan. Therefore, they are much broader and regional in scale. They might suggest for the establishment of a protected area for a particular area, so they are not as minute as a municipal plan. It might encompass zoning regulations, et cetera. They are broader areas.

**Senator Wallace:** Even in the South, there are broader plans and then you are down to the zoning level, so I was trying to get a similar sense. Thank you.

You touched on this next question somewhat in your earlier comments. How does the Northwest Territories surface rights board compare with other jurisdictions in terms of structure, approach and content?

**Ms. Vézina:** It shares some similarities with other comparable jurisdictions, particularly north of 60, so in the Yukon and Nunavut. It has differences, because it incorporates requirements from four land agreements: the Sahtu, Gwich'in, Tlicho and the Inuvialuit.

While there are different surface rights board models that are used south of 60, differences in land ownership, oil, gas and mineral legislation, and requirements in land claims make it so that it is difficult to apply an exact model that would have been in another jurisdiction.

It creates an efficient process, while respecting the land claim agreements and ensuring a degree of consistency throughout the North.

It is important to note that similar jurisdictions have rarely used surface rights boards. The Yukon, for instance, has been open for business since approximately 1997 and Nunavut from

du territoire une fois que la commission aura terminé cet examen, apporté les modifications requises et soumis le tout à l'approbation des deux gouvernements. Si ce projet de loi est adopté, l'approbation des Inuits sera également nécessaire.

**Le sénateur Wallace :** Est-ce que les aspects abordés dans ces plans d'aménagement du territoire sont semblables à ceux qu'on peut voir dans le Sud, ou y aurait-il des différences significatives?

**Mme Traynor :** Ils ne sont pas tout à fait identiques, parce qu'il est ici question de terres non municipales, dans la plupart des cas. Nous nous attendons tout de même à ce que les municipalités du Nunavut conçoivent leurs propres plans d'aménagement — et certaines l'ont déjà fait — qui s'appliqueront dans les limites de la municipalité.

Il s'agit ici de plans régionaux portant sur des aspects plus généraux comme les zones ciblées pour le développement, les réserves fauniques à protéger, les secteurs importants pour la préservation de la culture ou en raison de leurs caractéristiques physiques ou biologiques particulières, et les couloirs de transport. Ces plans sont donc d'application plus vaste et touchent l'ensemble de la région. Ils concernent des éléments comme les secteurs à protéger, plutôt que des règlements sur le zonage, par exemple, comme c'est le cas des plans municipaux qui sont plus précis. Les territoires visés sont plus étendus.

**Le sénateur Wallace :** Même dans le Sud, il y a des plans plus généraux et d'autres qui nous amènent au niveau du zonage. J'essayais simplement de voir si c'est un peu la même chose. Je vous remercie.

Vous en avez traité brièvement dans votre déclaration préliminaire, mais pourriez-vous nous dire dans quelle mesure la Loi sur l'Office des droits de surface des Territoires du Nord-Ouest se compare aux lois équivalentes d'autres administrations pour ce qui est de la structure, de l'approche et du contenu?

**Mme Vézina :** Il y a certaines similitudes avec les lois adoptées par des administrations comparables, surtout au nord du 60° parallèle, soit au Yukon et au Nunavut. Celle-ci se distingue notamment du fait qu'on y intègre les exigences prévues dans quatre ententes sur les revendications territoriales : celles de Sahtu, Gwich'in, Tlicho et Inuvialuit.

Différents modèles de commission de droits de surface sont utilisés au sud du 60° parallèle, mais il serait difficile de les reproduire exactement dans les Territoires du Nord-Ouest en raison des différences quant à la propriété des terres, aux lois applicables au pétrole et aux mines, et aux exigences découlant des revendications territoriales.

Nous pourrions ainsi compter sur un processus efficace qui respectera les ententes conclues tout en assurant une certaine uniformité dans l'ensemble des régions nordiques.

Il est aussi important de noter que l'on a rarement fait appel aux commissions des droits de surface dans les administrations similaires où elles ont été établies. Je pense au Yukon qui a mis

2003. Between those, there has been one decision made in the Yukon.

The surface rights boards are being established, as we said before, as a tool of last resort. This board's efficacy stems from people negotiating their own agreements, with their own terms, before they even have to get to a surface rights board.

**Senator Unger:** Ms. Vézina, you just answered a question that I was going to ask, which was how often it is expected that the boards will meet.

However, I would like to know about the auditing process. Why did the government determine that it was no longer necessary to have the Auditor General conduct audits? What would the benefit be to the external audits or the audits that are being proposed?

**Ms. Vézina:** As I mentioned before, that is one of the amendments that we made for the Yukon, as well. That was actually a recommendation made by the Office of the Auditor General, which said that, because there are several boards, it was becoming overwhelming to have to need to audit, and it was not really necessary; we could have an audit done by an auditor, chosen by the board, that would then be submitted. However, it was really not necessary that it go to the Auditor General.

**Senator Unger:** Is it expected that this will help facilitate affairs in a more timely fashion?

**Ms. Vézina:** Yes, and cut down expenses.

**Senator Unger:** Thank you.

**Senator Lang:** It is important to highlight this particular area because the board was finding that the requirement to go to the Auditor General to have an audit done every year was extremely expensive. I think half the amount of money that was budgeted to run the board was paid towards doing an audit every year, and the board's only function was to pay the members of the board, with few other expenditures, the way I understand it.

The point I want to make is a broader point, that this is an area that the Government of Canada can look at generally for auditing across the board, as far as these committees, commissions and boards are concerned. If we give these boards and commissions the authority to go out for an initial private audit, it is a lot less expensive and more efficient, and if something is highlighted, then the Auditor General may be called in. I think right now the Auditor General is being asked to do too many things, and, quite frankly, it is very expensive for the taxpayer, and I do not think we are necessarily getting the results we need.

sur pied la sienne autour de 1997 et au Nunavut qui l'a fait en 2003. Depuis, il n'y a eu qu'une seule décision qui a été rendue dans les deux cas, et c'est au Yukon.

Comme nous l'avons déjà souligné, les commissions de droits de surface sont créées à titre de solution de dernier recours. Elles contribuent à faciliter les choses en incitant les gens à négocier eux-mêmes des ententes, selon les modalités qui leur sont propres, avant même de s'adresser à la commission.

**La sénatrice Unger :** J'allais justement demander à quelle fréquence la commission devrait se réunir, mais Mme Vézina vient de répondre à ma question.

Je m'interroge cependant au sujet du processus de vérification. Pourquoi le gouvernement en est-il arrivé à la conclusion qu'il n'était plus nécessaire de demander au vérificateur général de mener les vérifications? En quoi est-il avantageux de faire appel à des vérificateurs externes ou de procéder de la manière proposée ici?

**Mme Vézina :** Comme je l'indiquais tout à l'heure, cela fait également partie des amendements que nous proposons pour le Yukon. Il s'agit en fait d'une recommandation formulée par le Bureau du vérificateur général suivant lequel, compte tenu du grand nombre de commissions, la tâche devenait trop lourde et pas vraiment essentielle. Nous pouvions fort bien confier le mandat à un vérificateur choisi par la commission qui présenterait ensuite les résultats de son travail. Il n'était pas vraiment nécessaire que ce soit le vérificateur général qui s'en charge.

**Le sénateur Unger :** Est-ce que c'est censé accélérer les choses?

**Mme Vézina :** Oui, et c'est censé aussi réduire les dépenses.

**Le sénateur Unger :** Merci.

**Le sénateur Lang :** Il est important de le souligner, car l'exigence de demander à chaque année au vérificateur général d'effectuer une vérification coûtait très cher à la commission. Si j'ai bien compris, la moitié de son budget servait à payer pour les vérifications annuelles. La seule fonction de la commission était de payer ses membres et quelques autres dépenses.

Ce que je veux dire, c'est qu'il s'agit d'une chose sur laquelle le gouvernement du Canada devrait se pencher concernant les vérifications en général pour les comités et commissions. Si l'on permet aux commissions de retenir les services d'une firme privée pour effectuer les vérifications, le processus sera moins dispendieux et plus efficace. Si un problème est signalé, le vérificateur général pourra alors procéder à sa propre vérification. Je crois que l'on en demande trop au vérificateur général et, honnêtement, ça coûte beaucoup d'argent aux contribuables. De plus, je ne crois pas que ces vérifications nous apportent les résultats souhaités.

**Senator Sibbeston:** I have two points. The first is with respect to your participation funding. I appreciate there is nothing in the act dealing with that, and it perhaps could be dealt with in regulations.

Will the government plan to provide participation funding for organizations and so forth, particularly in Nunavut where there are planning commissions and where there may be people who want to intervene and take part in any major decision?

**Ms. Traynor:** At this time, we have only the regulation-making ability in the act. We decided at this point to leave it at the regulation-making ability until we could decide whether or not the procedures of the board were adequate in involving the public and ensuring that their views are well accounted for.

From time to time there have been cases where the minister felt he would like to provide funding for certain projects, and he has done so for a couple of the projects in Nunavut. Right now it is being done on a case-by-case basis.

We do not have a sustainable, secure source of funding for participant funding. If we were able to identify that, then perhaps we could at that point develop a regulation. At this point, however, the minister continues to make those decisions on a case-by-case basis.

**Senator Sibbeston:** My other point is that I believe I heard officials say the legislation is couched in terms that this will create employment and jobs in the North.

While I appreciate this may be the case in Nunavut, as you are setting up planning boards and so forth, in the Northwest Territories where you are planning to set up a surface rights board, considering that the board may never be used — it will only be used when disputes arise. At the moment, legislation in the North in which there are arbitration provisions to deal with disputes has never been used, so the likelihood of this surface rights board being used is not great.

Can you explain how you can justify your statement saying that this legislation will somehow or other create jobs and opportunities in the North? You will be hiring nine people to sit on the board and maybe a bit of staff, but besides that?

**Ms. King:** I referenced it earlier and perhaps I can clarify now. Meeting our obligation to establish this board would contribute to completing the regulatory system and providing the certainty that investors and participants in development can count on as they make investment decisions going forward. In that way, by providing that kind of clarity, transparency and certainty, it offers the opportunity for greater confidence in investment in the Northwest Territories.

**Senator Patterson:** Further to Senator Sibbeston's question about jobs and growth, I would like to ask Ms. King — and I understand you have a background in geology — if you can give

**Le sénateur Sibbeston :** J'aurais deux points à aborder. Le premier concerne les fonds de participation. Je suis conscient que le projet de loi n'en fait aucune mention et que peut-être il en sera question dans les règlements.

Le gouvernement envisage-t-il de fournir des fonds de participation aux organisations, notamment au Nunavut où l'on trouve des commissions de planification et où les citoyens voudraient peut-être intervenir et s'exprimer sur les principales décisions?

**Mme Traynor :** Pour le moment, le projet de loi ne prévoit que la capacité de créer des règlements. Il a été décidé de ne parler que d'une capacité jusqu'à ce que l'on ait déterminé si les procédures de la commission permettent la participation adéquate du public et assurent que leurs points de vue seront pris en compte.

De temps à autre, le ministre décidait d'accorder du financement pour des projets, ce qu'il a fait dans le cas de certains projets au Nunavut. Pour le moment, ces décisions sont prises au cas par cas.

Nous n'avons aucune source durable et sûre de financement pour les fonds de participation. Si c'était le cas, nous pourrions alors créer des règlements. Mais, pour le moment, le ministre continue d'accorder le financement au cas par cas.

**Le sénateur Sibbeston :** Maintenant, mon deuxième point. Si je ne m'abuse, j'ai entendu des responsables dire que le projet de loi entraînera la création d'emplois dans le Nord.

C'est peut-être le cas au Nunavut où il y a des commissions de planification. Cependant, dans les Territoires du Nord-Ouest, vous envisagez de créer un office des droits de surface. Puisqu'il y a peu de chances que l'on fasse appel à lui — il ne servira que pour régler des différends... Jusqu'à maintenant, les clauses d'arbitrage prévues dans les lois dans le Nord n'ont encore jamais servi. Il est donc peu probable que l'on fasse appel à l'office des droits de surface.

Comment pouvez-vous dire, alors, que ce projet de loi entraînera la création d'emplois et de possibilités dans le Nord? Neuf personnes, et peut-être quelques employés, seront embauchées pour former cet office, mais sinon...

**Mme King :** J'y ai fait référence plus tôt, mais je vais maintenant m'expliquer. En créant cet office, nous respectons notre obligation et apportons la touche finale au système de réglementation et offrons la stabilité que recherchent les investisseurs et intervenants au moment de prendre leurs décisions d'investir. En offrant des précisions, de la transparence et de la stabilité, on contribue à augmenter la confiance des investisseurs pour qu'ils investissent dans les Territoires du Nord-Ouest.

**Le sénateur Patterson :** Pour revenir à la question du sénateur Sibbeston sur les emplois et la croissance. Madame King, je crois comprendre que vous avez de l'expérience en géologie. Pourriez-

us a general picture for the benefit of the committee and viewers of the resource development potential in the three territories, please.

**Ms. King:** I can. I realize my comments were very specific to the bill. Thank you for the opportunity.

I will take a moment to note that Canada's North is recognized worldwide as a world-class reserve of resources, whether minerals or oil and gas reserves.

There are estimates of \$38 billion of new investment potential, given what is known about the geological potential for that kind of project development in the North, so enormous potential, some would say underexploited. There is an opportunity to create thousands of job and billions of dollars in new investment, much of which would go to support northern residents. This is a tremendous opportunity in the North.

This bill again is intended to provide the certainty, clarity and confidence to investors from around the world who are looking globally, in quite a competitive environment, as to where to invest their resources now. It is well understood that Canada's North has those very significant resources. This bill and future regulatory reform is intended to provide that certainty and clarity to bring that investment to Northern Canada and realize the potential of those mineral and oil and gas reserves.

**Senator Massicotte:** Supplementary.

**The Chair:** When Senator Patterson is finished.

**Senator Patterson:** Thank you, Mr. Chair. If Senator Massicotte's supplementary is on the resource development potential, I am happy to yield to him because my next question is unrelated to that.

**Senator Massicotte:** Is the figure of \$38 billion feasible based upon current prices and environment?

**Ms. King:** It is based on current understanding and awareness of investment projects. We know there are cycles in investment projects as well, so it is based on current knowledge and current projects.

**Senator Massicotte:** Thank you.

**Senator Patterson:** Following on Senator Mitchell's questions about devolution, I want to mention that devolution is giving the NWT responsibilities in resource development. It is significant historically and in the constitutional evolution of the territories.

The agreement with the NWT requires that the NWT mirror federal legislation, and there has been work on reforming the regulatory process in the NWT; you mentioned the McCrank report and subsequent consultations.

vous donner au comité et aux auditeurs une idée générale du potentiel de mise en valeur des ressources dans les trois territoires?

**Mme King :** Certainement. Je me rends compte que mes commentaires ont été axés principalement sur le projet de loi. Merci de me donner cette occasion.

J'aimerais d'abord souligner que le Nord canadien est reconnu mondialement comme étant une réserve de ressources de renommée internationale, que l'on parle de minéraux, de pétrole ou de gaz.

Compte tenu de ce que l'on sait sur le potentiel géologique de ce genre de projet de mise en valeur dans le Nord, on estime le nouveau potentiel d'investissement à 38 milliards de dollars. C'est énorme. Certains disent que c'est encore plus. L'occasion est donc belle pour créer des milliers d'emplois et effectuer pour des milliards de dollars en investissement, dont la majorité servirait à soutenir les résidents du Nord. C'est une occasion extraordinaire pour cette région.

Encore une fois, le but du projet de loi est d'offrir des précisions, de la transparence et de la stabilité de façon à aider les investisseurs de partout à choisir où investir leur argent dans un contexte mondial très concurrentiel. Tout le monde sait que le Nord canadien regorge de ces ressources importantes. Ce projet de loi et la réforme réglementaire qui suivra visent à attirer les investisseurs dans le nord du Canada pour exploiter tout le potentiel de ces réserves de minéraux, de pétrole et de gaz.

**Le sénateur Massicotte :** J'aurais une question supplémentaire.

**Le président :** Lorsque le sénateur Patterson aura terminé.

**Le sénateur Patterson :** Merci, monsieur le président, mais si la question supplémentaire du sénateur Massicotte porte sur la mise en valeur des ressources, j'accepte de lui laisser la parole, puisque ma prochaine question portera sur un sujet différent.

**Le sénateur Massicotte :** Ce nouveau potentiel d'investissement de 38 milliards, est-ce réalisable, compte tenu des prix et du contexte actuels?

**Mme King :** Ce chiffre s'appuie sur les données et les connaissances actuelles que nous avons sur les projets d'investissement. Nous avons que les projets d'investissements suivent des cycles. Donc, ce chiffre s'appuie sur les données et les connaissances que nous avons actuellement.

**Le sénateur Massicotte :** Merci

**Le sénateur Patterson :** Pour revenir aux questions du sénateur Mitchell sur la décentralisation, je tiens à souligner que celle-ci a permis aux Territoires du Nord-Ouest d'obtenir de nouvelles responsabilités en matière de mise en valeur. Sur le plan historique et de l'évolution de la constitution des territoires, c'est très important.

Selon l'entente conclue, les Territoires du Nord-Ouest devront adopter des régimes qui reflètent les lois fédérales. D'ailleurs, la réforme du processus réglementaire est déjà amorcée — vous avez parlé du rapport McCrank et des consultations subséquentes.



For the benefit of the committee, I would like you to elaborate more on that, as the legislation may come to this committee. There is a tight timetable; it all must be done before April 1, 2014, the federal reform and the NWT mirroring.

What other legislation is the government looking at reforming as part of this process? What might we expect to see in the short year ahead?

**Ms. King:** Thank you for the question, and yes, we do anticipate a busy year. The senator is correct in noting that we contemplate completing regulatory reform with respect to legislation particular to the Northwest Territories in advance of implementing devolution on April 1, 2014. Yes, perhaps this committee may see discussion of regulatory reform pertaining to acts like the Mackenzie Valley Resource Management Act, for example, and then as we work through implementation of devolution, the GNWT would be able to mirror the appropriate parts of that legislation and take on those responsibilities as envisioned through devolution.

**The Chair:** That is the end of questions. Thank you very much. Sorry, go ahead.

**Ms. Traynor:** I still owe Senator Massicotte an answer to his question, and I have that now, if I may. It is just the minister who grants an exemption to a land use plan. He has 120 days to grant or refuse.

**The Chair:** Thank you for the good presentations, questions and answers. They will help us to understand the bill a little better.

We will move next to clause-by-clause consideration of Bill S-15, An Act to amend the Canada National Parks Act and the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act and to make consequential amendments to the Canada Shipping Act, 2001, which was referred to the committee on March 27, 2013.

**Senator Massicotte:** Before we proceed, may I ask for direction from the chair? Having a brief debate on the consultation with the Mi'kmaq will not affect my agreement with the proposed amendments to the bill, but I would not mind knowing whether we will discuss that before clause-by-clause consideration or after. In essence, if you want to hear me out, we can look at the information we received from the minister relative to the times they consulted with the Mi'kmaq and at the response from the Mi'kmaq. I think it is clear that the Mi'kmaq were not consulted on the bill. I suspect that out of courtesy, if not out of constitutional responsibility, they should have been consulted on the bill.

I do not want to go so far as to say “constitutional,” but if nothing else, for the sake of proper advice and working with someone, they should at least be told. Further to the advice we got and the work we are doing, we are tabling proposed legislation. I am not saying they should approve the bill, but they should have been consulted. There is a list of meetings and

Pour éclairer le comité, j'aimerais que vous donniez plus de détails à ce sujet, puisque le comité devra peut-être étudier la mesure. L'échéancier est serré; tout doit être terminé avant le 1<sup>er</sup> avril 2014 — la réforme fédérale et l'adoption de régimes qui reflètent les lois fédérales.

Quelles autres dispositions législatives le gouvernement envisage-t-il de réformer dans le cadre de ce processus? À quoi peut-on s'attendre au cours de la prochaine année?

**Mme King :** Merci pour cette question. Oui, l'année promet d'être occupée. Vous avez raison de dire que nous envisageons de terminer la réforme réglementaire des mesures concernant particulièrement les Territoires du Nord-Ouest avant la décentralisation prévue pour le 1<sup>er</sup> avril 2014. Il est vrai que le comité devra peut-être étudier des réformes réglementaires relatives à certaines lois, comme la Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie. Avec l'application de la décentralisation, le gouvernement du Territoire du Nord-Ouest pourra s'assurer de refléter certaines dispositions de cette loi et assumer les responsabilités prévues.

**Le président :** Cela met fin à notre série de questions. Merci beaucoup. Pardonnez-moi, allez-y.

**Mme Traynor :** Je dois une réponse au sénateur Massicotte et je suis prête à la lui fournir, si vous me le permettez. Seul le ministre peut accorder une exemption concernant à un plan d'utilisation des terres et il y a 120 jours pour prendre sa décision.

**Le président :** Merci pour ces excellents exposés et ces excellentes questions et réponses. Cela nous aidera à mieux comprendre le projet de loi.

Nous allons maintenant passer à l'étude article par article du projet de loi S-15, Loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux du Canada et la Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers et apportant des modifications corrélatives à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, renvoyé au comité le 27 mars 2013.

**Le sénateur Massicotte :** Avant de procéder, pourrais-je demander conseil à la présidence? Un bref débat sur la consultation avec les Micmacs ne changera pas mon opinion favorable aux modifications proposées au projet de loi, mais j'aimerais savoir si cette discussion aura lieu avant ou après l'étude article par article. Si vous me le permettez, nous pourrions analyser l'information que nous a fait parvenir le ministre au sujet des consultations avec les Micmacs et la réponse de ces derniers. Il est évident, selon moi, que les Micmacs n'ont pas été consultés pour ce projet de loi. Par politesse, sinon en vertu de ses responsabilités constitutionnelles, le gouvernement aurait dû les consulter.

Je n'irai pas jusqu'à utiliser le terme « constitutionnel », mais à tout le moins, il aurait dû leur offrir de bons conseils et, dans l'esprit de collaboration, les tenir au courant. En plus des conseils reçus et du travail effectué, un projet de loi a été proposé. Je ne dis pas que les Micmacs devraient l'approuver, mais ils auraient dû être consultés. Il y a une liste des réunions tenues et des conseils

advice from the minister, but they never received that advice from the minister. I recommend that we agree to the bill at clause-by-clause but that we send a letter to the minister as a courtesy reminder that in terms of a working relationship, they should consult in the future.

**Senator Mitchell:** That is a very relevant point made by Senator Massicotte. In the context of the meeting on Bill C-47, I pursued officials who said they sent drafts of the proposed legislation to various groups. They specified that they had sent it to the four major Aboriginal groups concerned, demonstrating quite a different process of consultation in that case than appears to have been the case with Bill S-15. It begs the very question of why they would do it there but not Bill S-15.

**Senator Massicotte:** I am not sure if we should say they have not consulted. I would simply remind the minister of the need for consultation and indicate that we have some concerns that that was not adequately done, as a minimum requirement out of courtesy.

**Senator Mitchell:** I agree.

**Senator Lang:** I do not know if I necessarily agree with that, and I am going to tell you why.

First of all, on the first point that was made by Senator Mitchell, the process that he referred to and the witnesses referred to earlier was a requirement that had been negotiated under a land claim agreement, and subsequently those interests were recognized, so it therefore became part of the process. In this case, the interest has been identified by the Mi'kmaq, but it has not been totally and absolutely accepted by all the parties. I think you have to be very careful in respect to where we are going in respect to interest and how far that interest goes until it becomes fully recognized by all parties. That is one aspect.

The other aspect that I think is important and I think Senator Massicotte is perhaps not bringing to the fore is that there was a letter of support to proceed with the park a number of years ago by all the parties, including the interests referred to for part of this discussion. It would seem to me that everybody agreed that there a park would be established on Sable Island.

I want to go to one other point. It is not a park. It will be a reserve. The reason it is not a park, the way I understand it, is because of the outstanding interests that may have an effect with respect to Sable Island. Also, because of the way the legislation is written, there is time and an opening for that interest to be discussed and debated to see whether that interest is valid.

We have to be very careful here on the question of consultation. I look at that list of consultation. If you had gone to every meeting, that would be a job. Once again, I also ask what the definition of "consultation" is. Be very careful with this. I am sorry, Senator Massicotte —

prodigués par le ministre, mais les Micmacs n'ont jamais reçu ces conseils. Je recommande que le comité adopte le projet de loi après l'étude article par article, mais qu'il envoie ensuite une lettre au ministre pour lui rappeler qu'à l'avenir, dans le cadre d'une relation de travail, il devrait consulter les autres parties concernées.

**Le sénateur Mitchell :** Le sénateur Massicotte soulève un point très important. Dans le cadre des réunions concernant le projet de loi C-47, des fonctionnaires m'ont dit que les ébauches des projets de loi avaient été envoyées aux divers groupes. Ils ont affirmé que les quatre principaux groupes d'Autochtones concernés avaient reçu ces ébauches, ce qui est très différent du processus de consultation qui semble avoir été utilisé relativement au projet de loi S-15. Cela soulève la question de savoir pourquoi ils ont procédé différemment dans le cas du projet de loi S-15 comparativement au projet de loi C-47.

**Le sénateur Massicotte :** Je ne crois pas que l'on puisse dire qu'ils n'ont pas consulté. Je ne ferais que rappeler au ministre qu'il doit consulter les parties concernées et lui signaler notre inquiétude quant au fait que cela n'a pas été fait, même pas par politesse.

**Le sénateur Mitchell :** Je suis d'accord avec mon collègue.

**Le sénateur Lang :** Je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous, et je vais vous dire pourquoi.

D'abord, concernant le premier commentaire du sénateur Mitchell, le processus auquel il fait référence — et les témoins en ont parlé plus tôt — était une exigence négociée dans le cadre d'un accord sur une revendication territoriale. Les droits en question ont été reconnus et le processus de consultation a été ajouté au processus global. Dans ce cas-ci, le droit a été signalé par les Micmacs, mais n'a pas été accepté par toutes les parties. Je crois qu'il faut faire très attention lorsqu'il s'agit de droits jusqu'à ce que les parties concernées les reconnaissent. Ça, c'est la première chose.

L'autre point important, et je crois que le sénateur Massicotte n'en a pas parlé, c'est que, il y a plusieurs années, toutes les parties concernées ont signé une lettre de soutien à la construction du parc, y compris le droit dont il est question. Donc, tous les intervenants ont accepté le projet de création d'un parc sur l'île de Sable.

J'aimerais aussi préciser une chose. Il ne s'agit pas d'un parc, mais bien d'une réserve. Si j'ai bien compris, la raison pour laquelle ce n'est pas un parc, c'est qu'il reste des droits non résolus qui pourraient avoir une incidence par rapport à l'île de Sable. De plus, en vertu du libellé du projet de loi, il est encore possible de discuter de ce droit afin d'en déterminer la validité.

Il faut faire très attention lorsqu'il est question de consultation. Si l'on regarde la liste des réunions... Participer à toutes les réunions aurait été un travail à temps plein. Encore une fois, il faut savoir quelle est la définition de « consultation ». Il faut se méfier. Je suis désolé, sénateur Massicotte...

**Senator Massicotte:** I do not want to define it. Look at the agreement signed on August 31 by the federal government and the Mi'kmaq. It goes on to the obligation of consultation beyond the United Nations resolution. I do not want to define "consultation" because the Supreme Court will have to do that one day. If you look at the meetings that were held, they do not dispute the objective. Out of politeness and courtesy, if you are tabling legislation, if nothing else, not to scare your team partner, you should give a heads up that you are tabling this legislation, and if you look at the meetings they had, which are quite detailed, it never does that.

**The Chair:** I think we do have to be careful here a little bit, Senator Massicotte, because different people think different things about what consultation is. The information we were provided, at least that I recall, was that Parks Canada did send them numbers of letters and had numbers of meetings with them. Whether everyone considered that consultation or not, that is always the question. They asked if the First Nations had any concerns about creating a park or a reserve under the parks act. They have documented to us that they received confirmation. "We have no problem with that. We would like to move forward with it, but we want to be considered in any consultation that takes place afterwards about what happens with the park." I guess that could mean any number of things that take place, which I assume Parks Canada will do. I do not know how you say that is not consultation when they confirmed that they agree with it. That is where I am having a little trouble also.

**Senator Massicotte:** On August 9, 2010, the government did send a letter to the Mi'kmaq, and there is no dispute that they agreed with the vision and intent to make it a reserve. There is no problem with that. I think, though, that if we are in business together and we are working together consulting, when you pass legislation, which is basically a unilateral form of action, I think they should receive a heads up, like they received other heads up. If you look at the list of things, they received a heads up on everything, out of courtesy. I do not think the letter should try to define "consultation," I agree, because that is touchy, but we should remind the minister of the need to consult, without saying he did not. We have some concerns that they should have gotten a heads up on the tabling of the legislation. I am not saying they must approve of the legislation. I do not want to define it, but I think they did not go as far as they should.

**Senator Mitchell:** There is an agreement, Senator Lang, with the Mi'kmaq, in addressing your point about this agreement under the land claims negotiations in the North. There is an agreement with the Mi'kmaq on consultation.

**Senator Lang:** We were not involved in these discussions, but I want to point out that in the information we have, November 13, 2012, which was not that long ago because this is April 2013. For the record, Parks Canada leads Nova Scotia and the Mi'kmaq through a high-level overview for the post chapter for the final agreement on parks, which includes the provisions for the establishment of new national parks in Nova Scotia. The intent is to negotiate provisions related to Sable Island that

**Le sénateur Massicotte :** Je ne veux pas définir ce qu'est la consultation. Regardez l'entente conclue le 31 août entre le gouvernement fédéral et les Micmacs. Elle parle de l'obligation de consulter, au-delà des dispositions de la résolution des Nations Unies. Je ne veux pas définir la « consultation »; la Cour suprême devra s'en charger un jour. Les Micmacs ne contestent pas les objectifs fixés. Mais, par politesse, si l'on envisage de proposer un projet de loi, pour ne pas effrayer ses partenaires, il faut à tout le moins les informer de ses intentions. Si vous regardez le compte rendu des réunions, qui sont très détaillées, cela n'a jamais été fait.

**Le président :** Je crois qu'il faut faire preuve d'un peu de prudence, sénateur Massicotte, car les gens n'ont pas la même définition de consultation. Si je me souviens bien, selon les renseignements qui nous ont été fournis, Parcs Canada leur a envoyé plusieurs correspondances et les a rencontrés plusieurs fois. De là à savoir si toutes les parties ont considéré cela comme étant de la consultation, c'est une autre question. On a demandé aux Premières Nations si elles avaient des inquiétudes quant à la création d'un parc ou d'une réserve, en vertu de la loi sur les parcs. Elles ont répondu que cela ne leur posait aucun problème et qu'elles étaient prêtes à aller de l'avant, mais qu'elles voulaient être consultées pour toutes les prochaines étapes concernant le parc. Ça peut concerner toutes sortes de choses, mais j'imagine que Parcs Canada respectera cette demande. J'ignore comment on peut dire que ce n'est pas une consultation, alors qu'elles ont confirmé leur accord. J'ai un peu de difficulté à comprendre.

**Le sénateur Massicotte :** Le 9 août 2010, le gouvernement a effectivement envoyé une lettre aux Micmacs. Personne ne dispute le fait qu'ils ont accepté le projet de création d'une réserve. Ce n'est pas là le problème. Toutefois, je crois qu'avant de proposer le projet de loi, qui se veut essentiellement une mesure unilatérale, le gouvernement aurait dû les en informer, comme il l'a fait pour les autres points. Par politesse, il les a informés sur tous les autres points qui figurent sur la liste. Je suis d'accord avec vous qu'il ne faut pas tenter de définir ce qu'est la consultation, car c'est délicat. Cependant, il faudrait rappeler au ministre qu'il doit consulter les autres parties concernées, sans dire qu'il ne l'a pas fait dans ce cas-ci. Selon nous, les Micmacs auraient dû être informés qu'un projet de loi allait être proposé. Je ne dis pas qu'ils devraient l'approuver et je ne veux pas définir la consultation, mais je crois que ce qui devait être fait n'a pas été fait.

**Le sénateur Mitchell :** En ce qui concerne ce que vous avez dit à propos de l'entente de règlement des revendications territoriales dans le Nord, sénateur Lang, il existe une entente avec les Micmacs, une entente qui fait l'objet de consultations.

**Le sénateur Lang :** Nous n'avons pas participé à ces discussions, mais je tiens à préciser, aux fins du compte rendu, que selon l'information que nous avons et qui remonte au 13 novembre 2012 — ce qui n'est pas si lointain, car nous sommes en avril 2013 —, Parcs Canada guide la Nouvelle-Écosse et les Micmacs dans la réalisation d'un examen de haut niveau du règlement final touchant les parcs, lequel comprend des dispositions visant la création de nouveaux parcs nationaux en

would, if adopted, result in changing Sable Island's status from a national park reserve to a national park, thereby continuing the involvement of the Mi'kmaq in the designation process.

I really take exception to the point where we can give criticism about consultation to the point we quite frankly do nothing, and I am talking in a general sense, not this particular bill. We have to be very careful with this word "consultation" because it all of a sudden takes on the connotation of a veto if a party does not get all the provisions they have asked for. In our haste to accommodate all the various interests, we have to be careful not to put the general public's interests to the side. At the end of the day, this particular bill and all other bills are there for the general public as well. It is not one interest group versus another.

Personally, I will say, looking through this, I am satisfied that over five years, and been longer than five years, I am sure, in other quarters, that there has been debate, and perhaps the member from Nova Scotia can tell us, going on forever about the possibility of a park on Sable Island. This is not news.

The other side of the coin too is that there are all these public meetings. If someone chooses not to go to a public meeting and put their position forward as an individual or an interest group or a concerned stakeholder who perhaps feels they have not been consulted, that is a forum that can be utilized as well.

I say, as a member here, I feel that consultation has taken place.

**Senator Patterson:** I think this is a worthwhile discussion. It was probably the only issue that emerged where there might be some concern in our consideration of this bill, which otherwise seems to have been a model process of tripartite development — two governments, industry and the Mi'kmaq.

As I understand it, there was agreement on the part of the Mi'kmaq that there was a broad framework agreement in place that did involve them in the consultations leading up to where we are today. They did agree that they were, as we speak, participating in negotiations for a contribution agreement that will allow them to participate in the development of the park. I think archaeology was mentioned as one of the areas of concern. I believe the witnesses agreed that they expected, through the contribution agreement, to be able to participate in the actual movement from reserve to park, as respected parties.

The question Senator Massicotte raises is about actually seeing the proposed legislation.

One thing I have learned is that some government departments feel constrained about being able to share a bill when it is about to be presented for reasons of privilege and confidentiality. That certainly came up with Bill C-45, which was considered to be a budget bill. There are parliamentary traditions around budget bills and budget secrecy. There was a lot of concern about lack of consultation on a budget bill; and the government view was different from that of some of those concerned.

Nouvelle-Écosse. L'objectif est d'en venir à une entente sur les dispositions visant à modifier le statut de l'île de Sable, laquelle est une réserve à vocation de parc national, de manière à en faire un parc national, et de continuer, ainsi, à faire intervenir les Micmacs dans le processus de désignation.

Je suis vraiment indigné de constater qu'on puisse critiquer la consultation au point où, franchement, on ne ferait rien — et je ne parle pas que de ce projet de loi. Nous devons être très prudents avec ce mot, la « consultation », car il prend tout à coup le sens de « veto », si un parti n'obtient pas toutes les dispositions qu'il a demandées. Dans notre hâte de répondre à tous les intérêts qui se manifestent, assurons-nous de ne pas laisser de côté les intérêts du grand public. En fin de compte, ce projet de loi, comme tous les autres, est là pour le grand public aussi. Il n'est pas question d'opposer un groupe d'intérêt à un autre.

Je dirai que, personnellement, je suis convaincu qu'il y a eu des discussions pendant cinq ans, et même plus ailleurs, au sujet de la possibilité d'un parc sur l'île de Sable, et le membre du comité qui est de la Nouvelle-Écosse pourrait nous le dire. Ce n'est rien de nouveau.

L'autre aspect, c'est qu'il y a toutes ces séances publiques. Si quelqu'un souhaite présenter sa position, en tant que particulier ou groupe d'intérêt, ou en tant que partie intéressée qui estime ne pas avoir été consultée, la séance publique est une tribune qu'il peut utiliser.

En tant que membre du comité, je dis que, d'après moi, il y a eu consultation.

**Le sénateur Patterson :** Je pense que c'est une discussion utile. C'est probablement le seul problème qui a surgi au cours de notre examen du projet de loi, lequel semble par ailleurs représenter un processus modèle de conception tripartite — deux gouvernements, l'industrie et les Micmacs.

Ce que je comprends, c'est que les Micmacs étaient d'accord pour dire qu'il existe maintenant une entente-cadre générale à laquelle ils n'ont pas participé, faute d'avoir été consultés. Ils ont admis qu'ils participent en ce moment à des négociations visant un accord de contribution qui leur permettra de participer à la création du parc. Je pense que l'une des préoccupations soulevées était liée à l'archéologie. Je pense que les témoins ont admis s'attendre à pouvoir participer à la transition de réserve à parc en tant que parties respectées, grâce à l'accord de contribution.

La question que le sénateur Massicotte soulève porte sur la possibilité de voir les mesures législatives proposées.

S'il est une chose que j'ai apprise, c'est que certains ministères du gouvernement sentent qu'ils ne peuvent divulguer un projet de loi qu'ils sont sur le point de présenter, pour des raisons de privilège et de confidentialité. C'est ce qui s'est sans doute produit avec le projet de loi C-45, qu'on voyait comme un projet de loi d'exécution du budget. Il existe des traditions parlementaires concernant les projets de loi d'exécution du budget et le secret entourant le budget. On s'est beaucoup préoccupé de l'absence de

In this case, Senator Massicotte is bringing that same issue forward. Was the final version of the bill shared with the Mi'kmaq before it was tabled in Parliament? Before we think of criticizing the minister or even making an observation, it would be useful to determine the constraints placed on a legislator about sharing draft bills before they are introduced in Parliament. Perhaps there is an important parliamentary privilege issue that impacts on this discussion.

**The Chair:** That is an interesting take on it.

**Senator Massicotte:** I would go further and say that maybe there is an impediment, appropriately so, not to share the bill. That would not be offensive to me. In that case, to be at least courteous without consultation, they should have been given a heads up and told that the bill would not be shared with them and the reasons. Out of simple courtesy and for the sake of good relations, the other party should have been advised. It is a significant step to introduce a bill. It is not simply a meeting or having coffee with someone; it is a formal, significant step. Out of basic courtesy, if not for consultative reasons, they should have been advised that the government was introducing a bill.

The minister did not respond to my question and the deputy minister did not respond to my question. We can look at the list of the things they did do, and it is not in there. Yet, they gave many heads-up scenarios in other situations. They can say, "The minister is meeting us in your area." Give them a heads up so they can be there. They should have been told that the government was tabling a bill, even if they did not show it to them.

**Senator Sibbeston:** I concur with the statements of Senator Massicotte. We should err on the side of caution and not be too worried about what a letter to the minister would do. It would be simply a letter asking the minister to please consult properly, in particular where Aboriginal people are involved.

I would like to say something with respect to what my good friend from the Yukon said about the public process and the opportunity for native people. It is like saying that native people are like all Canadians in their responsibility to take part. However, the reality is that they are special; they were here first and it is not that easy. Native people are different from non-native people, so there must be special consideration given to them. This is at issue here.

Let us err on the side of caution and send a letter to the minister to say that we are concerned about the extent of consultation and that, in the future, there should be proper consultation with Aboriginal people because it will become more important as time goes on.

consultation relative à un projet de loi d'exécution du budget, et le point de vue du gouvernement était différent de celui de certaines des personnes intéressées.

Dans ce cas, le sénateur Massicotte soulève la même question. Est-ce qu'on a montré le projet de loi dans sa version définitive aux Micmacs, avant de le déposer au Parlement? Avant de penser à critiquer le ministre ou, même, de faire un commentaire, il serait utile de déterminer les contraintes imposées au législateur concernant la diffusion des projets de loi avant leur dépôt au Parlement. Il y a peut-être une question importante de privilège parlementaire qui a une incidence sur cette discussion.

**Le président :** C'est une perspective intéressante.

**Le sénateur Massicotte :** J'irais plus loin en disant qu'il y a peut-être un obstacle pertinent à la diffusion du projet de loi. Je n'en serais pas offusqué. En pareil cas, la courtoisie exigerait qu'on leur dise au moins que le projet de loi ne peut être diffusé et qu'on leur en donne les raisons. Par simple courtoisie et pour une question de bonnes relations, on aurait informé l'autre partie. Le dépôt d'un projet de loi est une étape importante. Ce n'est pas qu'une simple rencontre avec quelqu'un, devant un café; c'est une étape officielle importante. Par simple courtoisie, si ce n'est à des fins de consultation, il aurait fallu leur faire savoir que le gouvernement déposait un projet de loi.

Le ministre n'a pas répondu à ma question, et le sous-ministre non plus. Nous pouvons regarder la liste de ce qu'ils ont fait, mais ça, ce n'est pas là. Pourtant, ils l'ont fait dans d'autres situations. Ils peuvent dire : « Le ministre nous rencontre dans votre secteur. » Avertissez-les pour qu'ils puissent y être. On aurait dû leur dire que le gouvernement déposait un projet de loi, même si on n'allait pas leur en faire prendre connaissance.

**Le sénateur Sibbeston :** Je suis d'accord avec les propos du sénateur Massicotte. Nous devrions pécher par excès de prudence et ne pas trop nous en faire au sujet de l'effet d'une lettre au ministre. Il ne s'agirait que d'une lettre demandant au ministre de bien vouloir mener une consultation convenable, en particulier quand il est question des Autochtones.

J'aimerais dire quelque chose à propos de ce que mon bon ami du Yukon a dit au sujet du processus public et de l'occasion qui s'offre aux Autochtones. C'est comme si on disait que les Autochtones sont comme tous les Canadiens, concernant leur responsabilité de participer. Cependant, la réalité, c'est qu'ils sont spéciaux; ils étaient ici avant, et ce n'est pas si facile. Les Autochtones sont différents des non-Autochtones, alors il faut leur accorder une attention particulière. C'est de cela qu'il est question.

Péchons par excès de prudence et envoyons une lettre au ministre pour lui dire que nous nous préoccupons de la portée des consultations et que nous souhaitons qu'à l'avenir, les Autochtones soient convenablement consultés, car cela gagnera en importance au fil du temps.

**Senator Lang:** I do not know how you could discuss a contribution agreement and not be aware that proposed legislation is coming forward to designate that as a reserve and then a park. Obviously, some discussions must have taken place, otherwise you would not be negotiating a contribution agreement. Common sense tells you that. I would say that there is further consultation that has not even been described in this particular series of events.

I want to make this point on observations. My understanding is that there should be a consensus if there are to be observations. Obviously, there is no consensus here. There is nothing stopping Senator Massicotte from writing his own letter. I would not support a general letter from the committee.

**The Chair:** The Library of Parliament researcher just gave me a little advice.

On February 8 Parks Canada advised or provided a heads up regarding a ministerial event to take place the following week announcing a milestone in the process. I am not sure whether they said it was proposed legislation to be tabled, but they gave them a heads up; and there has been lots of discussion that there was going to be legislation. They were given a heads up, in a sense.

**Senator Mitchell:** That was four days before.

**The Chair:** Four days before, yes; and that is not bad.

**Senator Mitchell:** It was two years after the process of drafting had started.

**The Chair:** I will not have this back and forth with you. It was deposited February 12, four days previous. I do not know if you are meaning that should have been done an hour before or weeks before.

**Senator Mitchell:** Years before.

**The Chair:** Senator Mitchell, you cannot do that. They did let them know.

Perhaps to sum this up in some way, I will ask for some advice after this meeting. We could draft a letter, and it would have to be with the agreement of everybody at the table, that asks the question about how it is done. Senator Patterson brought forward a valid point. We should find out from the minister what the procedure is — not saying there was no consultation because I do not agree with that. Senator Massicotte, that is where you are coming from as you are talking about letting them know. I am saying that on February 8, they did let them know that a significant event was going to take place. I do not know how they do that, so let us find out. That way, next time we have a piece of proposed legislation before the committee, we can look at it. If everyone is in agreement, I will get some advice from the clerk and try to draft something that meets with your agreement, not talking about consultation but about how people are advised when a piece of proposed legislation is coming forward.

**Le sénateur Lang :** Je ne vois pas comment on peut discuter d'un accord de contribution sans savoir qu'on dépose un projet de loi visant la désignation d'une réserve, puis d'un parc. De toute évidence, il doit y avoir eu des discussions, sinon, on n'en serait pas à négocier un accord de contribution. C'est une question de bon sens. Je dirais que la consultation se poursuit sans que cela ait été décrit dans la série d'événements dont il est question.

J'aimerais préciser ceci. D'après moi, il faut un consensus, pour les observations. Nous n'avons manifestement pas le consensus. Rien n'empêche le sénateur Massicotte d'écrire une lettre en son nom personnel s'il le veut. Je n'appuie pas l'idée d'une lettre générale de la part du comité.

**Le président :** Le chercheur de la Bibliothèque du Parlement vient de me faire part de quelque chose.

Le 8 février, Parks Canada a donné un préavis concernant un événement ministériel prévu pour la semaine suivante pour annoncer une étape importante du processus. Je ne sais pas s'ils ont indiqué que c'était au sujet du dépôt du projet de loi, mais ils les ont avertis; et il y a eu beaucoup de discussions sur l'éventualité d'un projet de loi. On les a avertis, d'une certaine façon.

**Le sénateur Mitchell :** C'était quatre jours avant.

**Le président :** Quatre jours avant, oui, et ce n'est pas mal.

**Le sénateur Mitchell :** C'est deux ans après le début du processus de rédaction.

**Le président :** Je ne vais pas avoir ce genre de discussion avec vous. C'était quatre jours avant le dépôt, le 12 février. Je ne sais pas si vous trouvez qu'il aurait fallu le faire une heure avant, ou des semaines avant.

**Le sénateur Mitchell :** Des années avant.

**Le président :** Sénateur Mitchell, vous ne pouvez pas faire ça. Ils les ont avertis.

En somme, je vais demander conseil après la séance. Nous pourrions rédiger une lettre — mais il faudrait l'accord de tous — pour savoir comme cela se fait. Le sénateur Patterson a soulevé un point valable. Il faut demander au ministre de nous expliquer la procédure, et non pas lui dire qu'il n'y a pas eu de consultation, parce que je ne suis pas d'accord. Sénateur Massicotte, c'est ce que vous voulez dire, quand vous parlez de les informer. Je dis que le 8 février, ils leur ont dit qu'un événement important allait se produire. Je ne sais pas comment ils s'y prennent, alors nous allons nous en informer. Comme ça, la prochaine fois que nous examinerons un projet de loi, nous pourrions nous pencher là-dessus. Si tout le monde est d'accord, je vais demander conseil à la greffière et je vais rédiger quelque chose que vous approuvez, sans parler de consultation, mais plutôt de la façon dont les gens sont informés du dépôt à venir d'un projet de loi.

**Senator Massicotte:** — when you have an agreement to work together. What does the last sentence mean? In French, it says that Parks Canada would not be able to indicate when any legislation would be deposited.

**The Chair:** I do not know the answer to that.

**Senator Massicotte:** I wonder what that means. Maybe we could ask that.

**Senator Sibbeston:** I appreciate what you are saying and that you are trying to resolve this. Any time it involves Aboriginal people, I wonder whether special consideration is given to the process to consult and what that is.

**The Chair:** I will not talk about consultation, I can tell you that right now. If we draft a letter, it is exactly the question that Senator Massicotte asked about how people are informed that it will take place, not about consultation.

**Senator Sibbeston:** I suspect that the Department of Justice will reply, and they will not give you a satisfactory answer.

**The Chair:** Are you saying we should not write?

**Senator Sibbeston:** No, write the letter, but I can tell you that the Department of Justice will write back and we will not be satisfied with it. When AANDC consults with Aboriginal people, there are times when they come to the table and sit together as they did with the specific claims. That happens when they have a task force dealing with proposed legislation and they work together from the beginning to the end. That was the extent to which AFN and AANDC consulted in certain cases.

In the case of Nunavut, they consulted thoroughly. The government took special consideration and involved First Nations right to the bitter end, as it were. I do not know whether Parks Canada has a good history of consulting. We need to tell them they have to do a better job of consulting.

**The Chair:** I will end this discussion soon. Senator Lang will be the final speaker.

**Senator Lang:** Mr. Chair, I am prepared to accept putting a letter, but I want to make it clear I am not agreeing to that letter until I see it.

**The Chair:** That is what I said: A letter will have to be agreed to by this committee. I will bring that letter back to this committee, if we can develop a letter that works with what I understand Senator Massicotte to be asking. That would have to be done through the committee. Is that okay?

**Hon. Senators:** Yes.

**The Chair:** Thank you for that discussion; that is great.

**Le sénateur Massicotte :** ... quand il y a un accord, de travailler ensemble. Qu'est-ce que la dernière phrase signifie? Dans la version française, ça dit que Parcs Canada ne serait pas en mesure d'indiquer le moment du dépôt du projet de loi.

**Le président :** Je ne connais pas la réponse.

**Le sénateur Massicotte :** Je me demande ce que cela signifie. Nous pourrions le demander.

**Le sénateur Sibbeston :** Je comprends ce que vous dites, et je sais que vous essayez de résoudre cela. Chaque fois qu'il est question des Autochtones, je me demande si on prévoit des considérations spéciales au processus de consultation et, dans l'affirmative, lesquelles.

**Le président :** Je ne vais pas parler de consultation, je vous le dis tout de suite. Si nous rédigeons une lettre, ce sera exactement au sujet de la question que le sénateur Massicotte a posée à propos de la façon dont les gens sont informés, et non des consultations.

**Le sénateur Sibbeston :** J'ai l'impression que le ministère de la Justice va répondre, et que la réponse ne sera pas satisfaisante.

**Le président :** Dites-vous que nous ne devrions pas écrire?

**Le sénateur Sibbeston :** Non. Écrivez la lettre, mais je peux vous dire que le ministère de la Justice nous enverra une réponse que nous ne trouverons pas satisfaisante. Quand AADNC consulte les peuples autochtones, il leur arrive de se réunir comme ils l'ont fait pour les revendications particulières. Cela se produit quand un groupe de travail se penche sur le projet de loi et que le travail se fait en collaboration du début à la fin. C'est dans cette mesure qu'il s'est fait de la consultation entre l'APN et AADNC, dans certains cas.

Dans le cas du Nunavut, il y a eu une consultation approfondie. Le gouvernement a prévu des considérations spéciales et a fait intervenir les Premières Nations dès le début. Je ne sais pas si Parcs Canada a la bonne habitude de consulter. Nous devons leur dire de mieux consulter.

**Le président :** Je vais bientôt mettre fin à cette discussion. Le sénateur Lang sera le dernier intervenant.

**Le sénateur Lang :** Monsieur le président, je suis prêt à accepter que nous rédigeons une lettre, mais je tiens à préciser que je ne l'approuverai pas tant que je ne l'aurai pas vue.

**Le président :** Voici ce que j'ai dit : la lettre devra avoir obtenu l'assentiment du comité. Je vais soumettre la lettre au comité, si nous pouvons arriver à rédiger une lettre qui correspond à ce que le sénateur Massicotte a demandé. Il faudra que cela passe par le comité. Est-ce que cela convient?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** Je vous remercie de cette discussion. C'est bien.

Is it agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-15, An Act to amend the Canada National Parks Act and the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act and to make consequential amendments to the Canada Shipping Act, 2001?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall the title stand postponed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall the preamble stand postponed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 1, which contains the short title, stand postponed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 2 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 3 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 4 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 5 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Can I bunch some of these up? Shall clause 6 to clause 12 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 13 carry?

**Some Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** We have an amendment to clause 13.

**Senator MacDonald:** Clause 13 of Bill S-15 proposes to amend subsection 4(1) of the Canada National Parks Act for two reasons: first, to correct the discrepancies between the English and French versions, and second, to address a concern raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

During the testimony before the committee, we heard that the proposed amendment could lead to potential misinterpretation. Therefore, the motion before you proposes wording that is clearer and that accomplishes the two purposes of the original amendment. The first part of the amendment proposed in this motion restores the original English version of subsection 4(1) of the Canada National Parks Act and amends the French version to make it align with the English version. In other words, the current English version of subsection 4(1) of the Canada National Parks Act remains as is, while the French version is adjusted to match.

Êtes-vous d'accord pour que le comité fasse l'étude article par article du projet de loi S-15, Loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux du Canada et la Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers et apportant des modifications corrélatives à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** L'étude du titre est-elle reportée?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** L'étude du préambule est-elle reportée?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** L'étude de l'article 1, qui contient le titre abrégé, est-elle reportée?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** L'article 2 est-il adopté?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** L'article 3 est-il adopté?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** L'article 4 est-il adopté?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** L'article 5 est-il adopté?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** Est-ce que je peux regrouper certains des articles? Les articles 6 à 12 sont-ils adoptés?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** L'article 13 est-il adopté?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** Nous avons un amendement à l'article 13.

**Le sénateur MacDonald :** L'article 13 du projet de loi S-15 propose de modifier le paragraphe 4(1) de la Loi sur les parcs nationaux du Canada pour deux raisons : premièrement, pour éliminer les différences entre les versions anglaise et française et, deuxièmement, pour résoudre une préoccupation soulevée par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Selon les témoignages que le comité a entendus, l'amendement proposé pourrait mener à des malentendus. Donc, la motion propose un libellé plus clair qui accomplit les deux objectifs de la modification initiale. La première partie de l'amendement proposé dans cette motion rétablit la version anglaise initiale du paragraphe 4(1) de la Loi sur les parcs nationaux du Canada et modifie la version française pour la faire correspondre à la version anglaise. Autrement dit, la version anglaise actuelle du paragraphe 4(1) de la Loi sur les parcs nationaux du Canada demeure telle quelle, et la version française est modifiée en conséquence.



The second part of the proposed amendment addresses in a more direct way the concerns raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. That committee argued that the wording of the subject of this act and the regulations in subsection 4(1) of the act restricts the ability of the minister to use sections 23 and 24 of the Parks Canada Agency Act to set fees in national parks.

To address this issue squarely, this motion adds a new subsection 4(1.1) to the Canada National Parks Act. This new subsection clarifies that the minister's authority for setting fees under the Parks Canada Agency Act will apply in national parks.

Honourable senators, I would ask you to support the adoption of this motion.

**Senator Massicotte:** I think the sponsor of the bill should read the proposed paragraphs, particularly the French copy. I would like to hear him read that.

**Senator MacDonald:** Sure, I will do that.

I move:

That the Bill S-15 be amended in clause 13, on page 6, by replacing lines 3 to 11 with the following:

“13.(1) Subsection 4(1) of the French version of the *Canada National Parks Act* is replaced by the following:

[*Translation*]

4.(1) Les parcs sont créés à l'intention du peuple canadien pour son bienfait, son agrément et l'enrichissement de ses connaissances, sous réserve de la présente loi et des règlements; ils doivent être entretenus et utilisés de façon à rester intacts pour les générations futures.

[*English*]

(2) Section 4 of the Act is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) For greater certainty, nothing in this Act limits the authority of the Minister to fix fees under section 23 or 24 of the *Parks Canada Agency Act*.”

**The Chair:** Senator Massicotte, let it never be said that we do not deliver. I give Senator MacDonald an A for effort.

It is moved by the Honourable Senator MacDonald, “That Bill S-15 be amended in clause 13, on page 6, by replacing lines 3 to 11 . . .”, as read by Senator MacDonald.

Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion in amendment?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** We will now carry on with clause by clause.

La deuxième partie de l'amendement proposé répond plus directement aux préoccupations soulevées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation, lequel avait soutenu que le libellé du paragraphe 4(1) touchant la loi et les règlements avait pour effet de restreindre la capacité du ministre de recourir aux articles 23 et 24 de la Loi sur l'Agence Parcs Canada pour fixer les prix dans les parcs nationaux.

Cette motion résout le problème sans détour en ajoutant le paragraphe 4(1.1) à la Loi sur les parcs nationaux du Canada. Le nouveau paragraphe précise que le pouvoir de fixer les prix du ministre en vertu de la Loi sur l'Agence Parcs Canada s'applique aux Parcs nationaux.

Honorables sénateurs, je vous demande d'appuyer l'adoption de cette motion.

**Le sénateur Massicotte :** Je pense que le parrain du projet de loi devrait lire les paragraphes proposés, surtout en français. J'aimerais l'entendre lire cela.

**Le sénateur MacDonald :** Bien sûr, je vais le faire.

Je propose :

Que le projet de loi S-15 soit modifié à l'article 13, à la page 6, par substitution, aux lignes 3 à 11, de ce qui suit :

« 13.(1) Le paragraphe 4(1) de la version française de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* est remplacé par ce qui suit :

[*Français*]

4.(1) Les parcs sont créés à l'intention du peuple canadien pour son bienfait, son agrément et l'enrichissement de ses connaissances, sous réserve de la présente loi et des règlements; ils doivent être entretenus et utilisés de façon à rester intacts pour les générations futures.

[*Traduction*]

(2) L'article 4 de la même loi est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) Il est entendu que la présente loi n'a pas pour effet de restreindre le pouvoir du ministre de fixer des prix en vertu des articles 23 et 24 de la *Loi sur l'Agence Parcs Canada*. »

**Le président :** Sénateur Massicotte, vous ne pourrez jamais dire que nous ne livrons pas la marchandise. Je donne un A pour l'effort au sénateur MacDonald.

L'honorable sénateur MacDonald propose « que le projet de loi S-15 soit modifié à l'article 13, à la page 6, par substitution, aux lignes 3 à 11... », comme l'a lu le sénateur MacDonald.

Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion d'amendement?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** Nous allons poursuivre notre étude article par article.

Shall clause 13, as amended, carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 14 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 15 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 16 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 1, which contains the short title, carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall the preamble carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall the bill, as amended, carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Is it agreed that I report the bill, as amended, to the Senate?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** I believe that finishes that.

**Senator Massicotte:** I wonder now if the chair will read it in front of the Senate.

**The Chair:** You had your choice the first time you moved it, and you made it. I appreciate that you asked Senator MacDonald to do it.

(The committee adjourned.)

L'article 13, modifié, est-il adopté?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** L'article 14 est-il adopté?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** L'article 15 est-il adopté?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** L'article 16 est-il adopté?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** L'article 1, qui contient le titre abrégé, est-il adopté?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** Le préambule est-il adopté?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** Le titre est-il adopté?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** Le projet de loi modifié est-il adopté?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** Puis-je faire rapport du projet de loi modifié au Sénat?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** Je pense bien que c'est tout pour cela.

**Le sénateur Massicotte :** Je me demande maintenant si le président va en faire la lecture devant le Sénat.

**Le président :** Vous aviez le choix la première fois, et vous l'avez fait. Je vous remercie d'avoir demandé au sénateur MacDonald de le faire.

(La séance est levée.)



WITNESSES

**Tuesday, April 23, 2013**

*Fisheries and Oceans Canada:*

Jody Thomas, Deputy Commissioner, Operations, Canadian Coast Guard;

Jacqueline Gonçalves, Director General, National Strategies, Canadian Coast Guard.

*Shipping Federation of Canada:*

Anne Legars, Vice-President;

Jean-Francois Belzile, Director, Marine Operations.

**Thursday, April 25, 2013**

*Aboriginal Affairs and Northern Development Canada:*

Janet King, Assistant Deputy Minister, Northern Affairs;

Janice Traynor, Analyst, Environmental Policy, Northern Affairs;

Camille Vézina, Manager, Legislation and Policy, Northern Affairs.

*Justice Canada:*

Tom Isaac, Senior Counsel.

TÉMOINS

**Le mardi 23 avril 2013**

*Pêches et Océans Canada :*

Jody Thomas, sous-commissaire, Opérations, Garde côtière canadienne;

Jacqueline Gonçalves, directrice générale, Stratégies nationales, Garde côtière canadienne.

*Fédération maritime du Canada :*

Anne Legars, vice-présidente;

Jean-Francois Belzile, directeur, Opérations maritimes.

**Le jeudi 25 avril 2013**

*Affaires autochtones et Développement du Nord Canada :*

Janet King, sous-ministre adjointe, Affaires du Nord;

Janice Traynor, analyste, Politiques environnementales, Affaires du Nord;

Camille Vézina, gestionnaire, Législation et Politiques, Affaires du Nord.

*Justice Canada :*

Tom Isaac, avocat-conseil principal.