

SENATE



SÉNAT

CANADA

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

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:
The Honourable DAVID TKACHUK

Tuesday, February 26, 2019
Wednesday, February 27, 2019

Issue No. 47

Third and fourth meetings:

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

WITNESSES:
(See back cover)

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

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :
L'honorable DAVID TKACHUK

Le mardi 26 février 2019
Le mercredi 27 février 2019

Fascicule n° 47

Troisième et quatrième réunions :

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

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable David Tkachuk, *Chair*

The Honourable Dennis Dawson, *Deputy Chair*

The Honourable Julie Miville-Dechêne, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

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

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The Honourable Senator Smith replaced the Honourable Senator Manning (*February 27, 2019*).

The Honourable Senator MacDonald replaced the Honourable Senator Oh (*February 27, 2019*).

The Honourable Senator Griffin replaced the Honourable Senator Cormier (*February 27, 2019*).

The Honourable Senator Galvez replaced the Honourable Senator Anderson (*February 27, 2019*).

The Honourable Senator Simons replaced the Honourable Senator Bovey (*February 26, 2019*).

The Honourable Senator Patterson replaced the Honourable Senator Plett (*February 26, 2019*).

The Honourable Senator Oh replaced the Honourable Senator Andreychuk (*February 26, 2019*).

The Honourable Senator Andreychuk replaced the Honourable Senator Smith (*February 26, 2019*).

The Honourable Senator Smith replaced the Honourable Senator MacDonald (*February 26, 2019*).

The Honourable Senator Anderson replaced the Honourable Senator Galvez (*February 26, 2019*).

The Honourable Senator Bovey replaced the Honourable Senator Simons (*February 25, 2019*).

The Honourable Senator Manning replaced the Honourable Senator Neufeld (*February 25, 2019*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable David Tkachuk

Vice-président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-présidente : L'honorable Julie Miville-Dechêne

et

Les honorables sénateurs :

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

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

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

L'honorable sénateur Smith a remplacé l'honorable sénateur Manning (*le 27 février 2019*).

L'honorable sénateur MacDonald a remplacé l'honorable sénateur Oh (*le 27 février 2019*).

L'honorable sénatrice Griffin a remplacé l'honorable sénateur Cormier (*le 27 février 2019*).

L'honorable sénatrice Galvez a remplacé l'honorable sénatrice Anderson (*le 27 février 2019*).

L'honorable sénatrice Simons a remplacé l'honorable sénatrice Bovey (*le 26 février 2019*).

L'honorable sénateur Patterson a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 26 février 2019*).

L'honorable sénateur Oh a remplacé l'honorable sénatrice Andreychuk (*le 26 février 2019*).

L'honorable sénatrice Andreychuk a remplacé l'honorable sénateur Smith (*le 26 février 2019*).

L'honorable sénateur Smith a remplacé l'honorable sénateur MacDonald (*le 26 février 2019*).

L'honorable sénatrice Anderson a remplacé l'honorable sénatrice Galvez (*le 26 février 2019*).

L'honorable sénatrice Bovey a remplacé l'honorable sénatrice Simons (*le 25 février 2019*).

L'honorable sénateur Manning a remplacé l'honorable sénateur Neufeld (*le 25 février 2019*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Wells (*February 25, 2019*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Wells (*le 25 février 2019*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, February 26, 2019
(126)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room W110, 1 Wellington St., the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Anderson, Andreychuk, Boisvenu, Bovey, Cormier, Dasko, Dawson, Gagné, Manning, Miville-Dechêne, Oh, Patterson, Plett, Simons, Smith and Tkachuk (16).

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

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

Also present: The official reporters of the Senate.

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

WITNESSES:

Chamber of Shipping:

Robert Lewis-Manning, President.

Canadian Association of Petroleum Producers:

Tim McMillan, President and Chief Executive Officer.

The committee considered a draft agenda.

The Honourable Senator Miville-Dechêne moved:

That the committee hold two full days of public hearings in northern British Columbia no later than mid-April 2019;

That the committee complete clause-by-clause consideration of Bill C-48 no later than Tuesday, April 30, 2019.

After debate, the Honourable Senator Plett moved:

That the motion be amended as follows:

That the committee hold two full days of public hearings in northern British Columbia and two full days of public hearings in Alberta no later than mid-April 2019;

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 26 février 2019
(126)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce W110, au 1, rue Wellington, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Anderson, Andreychuk, Boisvenu, Bovey, Cormier, Dasko, Dawson, Gagné, Manning, Miville-Dechêne, Oh, Patterson, Plett, Simons, Smith et Tkachuk (16).

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

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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

TÉMOINS :

Chamber of Shipping :

Robert Lewis-Manning, président.

Association canadienne des producteurs pétroliers :

Tim McMillan, président et chef de la direction.

Le comité examine un ordre du jour projet d'ordre du jour.

L'honorable sénatrice Miville-Dechêne propose :

Que le comité tienne deux journées complètes d'audiences publiques dans le nord de la Colombie-Britannique d'ici la mi-avril 2019;

Que le comité termine l'étude article par article du projet de loi C-48 d'ici le mardi 30 avril 2019.

Après débat, l'honorable sénateur Plett propose :

Que la motion soit modifiée comme suit :

Que le comité tienne deux journées complètes d'audiences publiques dans le nord de la Colombie-Britannique et deux journées complètes d'audiences publiques en Alberta d'ici la mi-avril 2019;

That the committee complete clause-by-clause consideration of Bill C-48 no later than Tuesday, May 7, 2019.

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was negatived on the following vote:

YEAS

The Honourable Senators Boisvenu, Manning, Oh, Plett,
Tkachuk — 5

NAYS

The Honourable Senators Anderson, Bovey, Cormier, Dasko,
Dawson, Gagné, Miville-Dechêne — 7

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

The Honourable Senator Miville-Dechêne moved:

That the committee seek permission to extend its meeting hours on Tuesday, March 19, 2019 and Wednesday, March 20, 2019.

After debate, the question being put on the motion, it was adopted, on division.

It was agreed that the clerk prepare two draft budget options for travel, for consideration at the next committee meeting.

The chair made a statement.

Mr. McMillan and Mr. Lewis-Manning made statements and answered questions.

At 9:57 a.m., the Honourable Senator Andreychuk replaced the Honourable Senator Smith as a member of the committee.

At 10:17 a.m., the Honourable Senator Oh replaced the Honourable Senator Andreychuk as a member of the committee.

At 10:40 a.m., the Honourable Senator Patterson replaced the Honourable Senator Plett as a member of the committee.

At 10:44 a.m., the Honourable Senator Simons replaced the Honourable Senator Bovey as a member of the committee.

At 11:04 a.m., the deputy chair, the Honourable Senator Miville-Dechêne, took the chair.

At 11:09 a.m., the Honourable Senator Tkachuk took the chair.

At 11:34 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Que le comité termine l'étude article par article du projet de loi C-48 d'ici le mardi 7 mai 2019.

Après débat, motion d'amendement, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant :

POUR

Les honorables sénateurs Boisvenu, Manning, Oh, Plett, Tkachuk
— 5

CONTRE

Les honorables sénateurs Anderson, Bovey, Cormier, Dasko,
Dawson, Gagné, Miville-Dechêne — 7

La motion principale, mise aux voix, est adoptée avec dissidence.

L'honorable sénatrice Miville-Dechêne propose :

Que le comité demande l'autorisation de prolonger ses heures de réunion le mardi 19 mars 2019 et le mercredi 20 mars 2019.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée avec dissidence.

Il est convenu que la greffière prépare deux options budgétaires provisoires pour les déplacements, en vue de leur examen lors de la prochaine séance du comité.

Le président fait une déclaration.

M. McMillan et M. Lewis-Manning font une déclaration et répondent aux questions.

À 9 h 57, l'honorable sénatrice Andreychuk remplace l'honorable sénateur Smith à titre de membre du comité.

À 10 h 17, l'honorable sénateur Oh remplace l'honorable sénatrice Andreychuk à titre de membre du comité.

À 10 h 40, l'honorable sénateur Patterson remplace l'honorable sénateur Plett à titre de membre du comité.

À 10 h 44, l'honorable sénatrice Simons remplace l'honorable sénatrice Bovey à titre de membre du comité.

À 11 h 4, la vice-présidente, l'honorable sénatrice Miville-Dechêne, occupe le fauteuil.

À At 11 h 9, l'honorable sénateur Tkachuk occupe le fauteuil.

À 11 h 34, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, February 27, 2019
(127)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:47 p.m., in room W110, 1 Wellington St., the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

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

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

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

Also present: The official reporters of the Senate.

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

WITNESSES:

Western Canada Marine Response Corporation:

Michael Lowry, Manager, Communications (by video conference).

Whitecap Resources Inc.:

Grant Fagerheim, President and Chief Executive Officer (by video conference).

Independent Contractors and Businesses Association of British Columbia:

Tim McEwan, Senior Vice President.

Living Oceans Society:

Karen G. Wristen, Executive Director (by video conference).

The chair made a statement.

Mr. Lowry, Mr. Fagerheim and Mr. McEwan made statements and answered questions.

At 8:11 p.m., the committee suspended.

At 8:15 p.m., the committee resumed.

Ms. Wristen made a statement and answered questions.

At 8:57 p.m., the committee considered two draft budget applications for public hearings in northern British Columbia.

OTTAWA, le mercredi 27 février 2019
(127)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 47, dans la pièce W110, au 1, rue Wellington, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

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

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

Également présents : Jed Chong et Zackery Shaver, 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 11 décembre 2018, le comité poursuit l'étude du projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. (Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 46 des délibérations du comité.)

TÉMOINS :

Western Canada Marine Response Corporation :

Michael Lowry, gestionnaire, Communications (par vidéoconférence).

Whitecap Resources Inc. :

Grant Fagerheim, président et chef de la direction (par vidéoconférence).

Independent Contractors and Businesses Association of British Columbia :

Tim McEwan, vice-président principal.

Living Oceans Society :

Karen G. Wristen, directrice générale (par vidéoconférence).

Le président fait une déclaration.

M. Lowry, M. Fagerheim et M. McEwan font une déclaration et répondent aux questions.

À 20 h 11, la séance est suspendue.

À 20 h 15, la séance reprend.

Mme Wristen fait une déclaration et répond aux questions.

À 20 h 57, le comité étudie deux demandes de budget provisoire pour les audiences publiques qui seront tenues dans le Nord de la Colombie-Britannique.

After debate, it was agreed that the following legislative budget application, for the fiscal year ending March 31, 2020, be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration, subject to review by the Senate Administration:

ACTIVITY 1:

Prince Rupert and Terrace, British Columbia \$136,640
TOTAL **\$136,640**

At 9:06 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Après débat, il est convenu que la demande de budget législatif suivante, pour l'exercice s'achevant le 31 mars 2020, soit approuvée et présentée au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, et soumise à l'examen de l'administration du Sénat.

ACTIVITÉ 1 :

Prince Rupert et Terrace, Colombie-Britannique 136 640 \$
TOTAL **136 640 \$**

À 21 h 6, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Joëlle Nadeau

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, February 26, 2019

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill; and for the consideration of a draft agenda (future business).

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

[*English*]

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

I am Senator Tkachuk. This is an open meeting, so we're going to allow for the introduction of senators starting on my left.

Senator Jaffer: Mobina Jaffer from British Columbia.

Senator Dasko: Donna Dasko from Toronto, Ontario.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: Julie Miville-Dechêne from Quebec.

[*English*]

Senator Bovey: Senator Bovey from Montreal — from Manitoba.

Senator Gagné: Raymonde Gagné, a proud Manitoban.

Senator McCoy: Elaine McCoy from Alberta.

[*Translation*]

Senator Dawson: Dennis Dawson from Quebec.

[*English*]

I would love to be a sponsor if she wants to move to Montreal.

Senator Manning: Fabian Manning, Newfoundland and Labrador.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 26 février 2019

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour étudier ce projet de loi et pour examiner un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

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

[*Traduction*]

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

Je suis le sénateur Tkachuk. Comme nous sommes en séance publique, nous allons permettre aux sénateurs de se présenter, en commençant par ma gauche.

La sénatrice Jaffer : Mobina Jaffer, de la Colombie-Britannique.

La sénatrice Dasko : Donna Dasko, de Toronto, en Ontario.

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : Julie Miville-Dechêne, du Québec.

[*Traduction*]

La sénatrice Bovey : Sénatrice Bovey, de Montréal... Du Manitoba.

La sénatrice Gagné : Raymonde Gagné, une fière Manitobaine.

La sénatrice McCoy : Elaine McCoy, de l'Alberta.

[*Français*]

Le sénateur Dawson : Dennis Dawson, du Québec.

[*Traduction*]

Je serais très heureux de lui servir de parrain si elle souhaite déménager à Montréal.

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

[Translation]

Senator Cormier: René Cormier from New Brunswick.

[English]

Senator Anderson: Margaret Dawn Anderson, Yellowknife, Northwest Territories.

Senator Plett: Don Plett, also proud to be from Manitoba.

[Translation]

Senator Boisvenu: Pierre-Hugues Boisvenu from Quebec.

[English]

The Chair: And as I told you, my name is Dave Tkachuk. I'm from Saskatchewan.

Before we hear from our witnesses today, we have a few agenda items to discuss with the full committee: a report from steering and a discussion on travel.

The steering committee met last Wednesday, February 20, following the committee's meeting. During the steering committee meeting, Senator Miville-Dechêne moved:

That the committee hold two full days of public hearings in northern British Columbia no later than mid-April 2019;

That the committee complete clause-by-clause consideration of Bill C-48 no later than Tuesday, April 30, 2019.

The motion was adopted on the following recorded vote: Senator Dawson, yea; Senator Miville-Dechêne, yea; Senator Tkachuk, nay.

We are going to discuss both of those and allow some debate. If we can come to a consensus, fine; if we can't, we'll have a vote. We'll start with the completion date of April 30, 2019.

Senator Miville-Dechêne: Maybe I can explain why I chose to move a motion to that effect.

The Chair: Sure.

Senator Miville-Dechêne: I moved this motion in steering because my confidence in you as chair has been eroded, in particular with your public referral to the fact that you want this bill to die, so it's difficult to conceive that we can have a fair

[Français]

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

[Traduction]

La sénatrice Anderson : Margaret Dawn Anderson, de Yellowknife, Territoires du Nord-Ouest.

Le sénateur Plett : Don Plett, également fier d'être du Manitoba.

[Français]

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

[Traduction]

Le président : Comme je vous l'ai indiqué, je m'appelle Dave Tkachuk et je suis de la Saskatchewan.

Avant de céder la parole aux témoins qui nous visitent aujourd'hui, nous avons quelques questions de régie interne à régler en comité plénier, soit un rapport du comité directeur et une proposition concernant un déplacement.

Le comité directeur s'est réuni le mercredi 20 février à la suite de la séance de notre comité. Lors de cette réunion du comité directeur, la sénatrice Miville-Dechêne a proposé :

Que le comité tienne deux journées complètes d'audiences publiques dans le nord de la Colombie-Britannique d'ici la mi-avril 2019;

Que le comité termine l'étude article par article du projet de loi C-48 d'ici le mardi 30 avril 2019.

La motion a été adoptée à la suite d'un vote par appel nominal : sénateur Dawson, oui; sénatrice Miville-Dechêne, oui; sénateur Tkachuk, non.

Nous allons maintenant débattre de ces deux motions. Si nous parvenons à dégager un consensus, ce sera très bien; sinon, nous mettrons les motions aux voix. Nous allons d'abord nous pencher sur l'échéance fixée au 30 avril 2019 pour terminer l'étude du projet de loi.

La sénatrice Miville-Dechêne : Peut-être pourrais-je expliquer les raisons pour lesquelles j'ai décidé de présenter cette motion.

Le président : Certainement.

La sénatrice Miville-Dechêne : J'ai présenté cette motion au comité directeur parce que ma confiance envers notre président s'est érodée, surtout depuis qu'il a déclaré publiquement qu'il souhaitait voir ce projet de loi mourir au Feuilleton. Dans ces

committee. I hope we will, so that's why I thought I should move the motion.

I also want to be clear that we want to hear from Alberta, Saskatchewan and every region that wants to be here in this committee. The difference is I want personally to hear Alberta and Saskatchewan through them being invited here to the committee, or through video conference. We are proposing to travel to northern British Columbia because this is where the moratorium is supposed to enter into full force.

The Chair: Okay.

Senator Dawson: I supported Senator Miville-Dechêne's motion last week and I repeat that I support that today. I also believe we have to hear as many people as possible. But I think that will be very challenging as we go towards the end of a session because we have a lot of bills. We have to think not only of our committee, but we have to think of the whole of what is happening in Parliament and in the Senate in particular. I think that an objective of clause-by-clause, which has been done before, for April 30 is reasonable.

I believe that we have to go to the north coast of B.C., and I believe that we have to hear people from Alberta, from Nova Scotia and whoever wants to be heard. We have enough time. Before we formally started soliciting people, we only had 10 requests to participate on this bill. Obviously, as a committee, if we solicit interest and we tell them they are going to get television coverage and they will get the opportunity, people will jump on it. But only 10 people asked to be heard on this committee, so I think April is sufficient time. I would hope that the full committee will support the recommendation of the steering committee.

Thank you.

Senator Plett: Thank you, chair. I've been in the Senate now for, I think, 10 years. This has always been a somewhat partisan chamber — not as partisan as the other place, but it has been a partisan chamber.

In the 10 years that I have been here, chair, you have been the chair of many committees in this place, and we have had many other chairs, chairs that are partisan and chairs that are maybe less partisan. But I have never heard somebody say, "I have lost confidence in the chair because he has an opinion on a certain piece of legislation." I am absolutely astounded, frustrated and

circumstances, il est difficile de concevoir que les travaux de notre comité puissent être menés de façon juste et équitable. Comme j'espère que cela puisse tout de même être le cas, je me suis dit qu'il fallait présenter une motion dans le sens de celle-ci.

Je veux qu'une chose soit bien claire. Nous souhaitons entendre les gens de l'Alberta, de la Saskatchewan et de n'importe quelle autre région qui désirent s'exprimer devant notre comité. La seule différence, c'est que je préfère que ces gens-là soient invités à comparaître devant le comité en se présentant ici ou par voie de vidéoconférence. Nous proposons de nous rendre dans le Nord de la Colombie-Britannique, parce que c'est la région visée par le moratoire proposé.

Le président : D'accord.

Le sénateur Dawson : J'ai appuyé la motion de la sénatrice Miville-Dechêne la semaine dernière et je réitère mon appui à sa proposition aujourd'hui. Je suis également d'avis que nous devons entendre autant de témoins que possible. Je crois toutefois que cela risque d'être très difficile à l'approche de la fin de la présente session, car nous sommes saisis d'un grand nombre de projets de loi. Nous devons penser non seulement à la charge de travail de notre comité, mais également à tout ce qui se passe au Parlement, et au Sénat tout particulièrement. J'estime raisonnable, car cela a déjà été fait, de viser la date du 30 avril pour la conclusion de l'étude article par article.

Je crois que nous devons nous rendre sur la côte nord de la Colombie-Britannique, et je pense également que nous devons entendre des témoins de l'Alberta, de la Nouvelle-Écosse et d'ailleurs. Tous ceux qui veulent être entendus, en fait. Nous avons assez de temps pour ce faire. Nous n'avons que 10 demandes de comparution concernant ce projet de loi avant d'entreprendre les démarches officielles pour solliciter des témoignages. Il va de soi que si notre comité sonde l'intérêt des gens en leur faisant valoir qu'ils auront la chance de s'exprimer en ayant droit à une couverture télévisuelle, plusieurs profiteront de l'occasion. Toutefois, comme seulement 10 personnes ont demandé à être entendues par le comité, je pense qu'une échéance à la fin avril nous laisse suffisamment de temps. J'ose espérer que le comité appuiera la recommandation du comité directeur.

Merci.

Le sénateur Plett : Merci, monsieur le président. Voilà maintenant 10 ans que je suis sénateur. Le Sénat a toujours été une Chambre quelque peu partisane — pas autant que l'autre endroit, mais partisane tout de même.

Pendant ces 10 années, vous avez présidé de nombreux comités sénatoriaux, et nous avons eu bien d'autres présidents, certains faisant montre d'une grande partisanerie et d'autres peut-être moins. Je n'ai toutefois jamais entendu quelqu'un dire : « J'ai perdu confiance envers notre président parce qu'il a une opinion sur tel ou tel projet de loi. » Je suis totalement stupéfait,

offended by somebody saying they have lost confidence in a chair because he has an opinion on a bill.

First of all, I haven't heard you say publicly that you want this bill to die. I have heard you say publicly many times that you want this bill to get a very thorough reading and vetting, as we all do. We are not in a new environment where we are now all going to run around and have the same opinion on legislation. We will continue to have our own opinions. For somebody to say that they have lost confidence in somebody because their opinion is different than their own is absolutely the most offensive thing I have ever heard.

Now, as far as whether we finish this bill in April or in the first week of May, it is just not that big of a deal. Most certainly, if we were to have a vote to go into the first two weeks of May, I would vote for that, but it's not a hill to die on. If that is what would bring this committee back together again so we can have some civility in this committee and try to get through this, then I am going to support finishing at the end of April.

This does not just affect British Columbia. This bill affects the entire country, and it most certainly affects the Province of Alberta, probably more than any other province in the country. For us to not want to take two days out of our lives and travel to Alberta is, quite frankly, sad. For us to sit here on the Hill on our high horses and say to Albertans that are losing their livelihoods, "You have to come to us, because here we are in the royal chamber, and you come and make your case to us, and if you don't come and make your case to us, you won't be heard," what in the world has happened to us? We have always travelled. This is not an unreasonable request to go to Alberta.

Quite frankly, chair, I have the confidence in you and I have the confidence in every chair that has been duly elected to that position, even those chairs that I fundamentally have not agreed with on one issue since I got here. I have the confidence in their ability to chair. I would encourage the senator to withdraw a comment like, "I have lost confidence in a chair," because the chair has a different opinion than hers. I think it is ridiculous and shameful.

Thank you.

Senator McCoy: Thank you to the committee for allowing me to participate. Sadly, I am not a member of your august committee, but I am from Alberta and my job is to represent my region.

frustré et choqué d'entendre quelqu'un affirmer avoir perdu confiance envers le président parce qu'il a une opinion au sujet d'un projet de loi.

Je dois dire, d'abord et avant tout que je ne vous ai jamais entendu déclarer publiquement que vous souhaitiez voir ce projet de loi mourir au Feuilleton. Je vous ai par ailleurs entendu affirmer publiquement à maintes reprises que vous vouliez que ce projet de loi fasse l'objet d'un examen très minutieux, ce que nous souhaitons tous. Nous n'en sommes pas rendus au point où nous allons tous entrer dans la ronde et partager la même opinion sur les projets de loi. Nous allons continuer d'avoir nos points de vue personnels. Voilà que quelqu'un affirme avoir perdu confiance en un collègue parce que son opinion est différente de la sienne. Je n'ai jamais rien entendu d'aussi révoltant.

Quant à savoir si nous terminons l'étude de ce projet de loi en avril ou pendant la première semaine de mai, il ne faut pas en faire tout un plat. Il est bien évident que, si quelqu'un proposait que nous incluions également les deux premières semaines de mai, j'y serais favorable, mais ce n'est pas une question de vie ou de mort. Si cela peut permettre de rétablir l'harmonie au sein de notre comité en y insufflant une courtoisie renouvelée, alors je suis disposé à appuyer la motion prévoyant une échéance à la fin avril.

Ce n'est pas seulement la Colombie-Britannique qui est concernée. Ce projet de loi touche le pays dans son ensemble et risque certainement d'avoir des répercussions plus senties pour l'Alberta que pour toutes les autres provinces au pays. En toute franchise, je trouve triste que nous ne voulions pas prendre deux journées de nos vies pour nous rendre en Alberta. Je me demande ce qui a bien pu nous arriver pour que nous en venions, bien installés sur la Colline du Parlement, à dire avec arrogance aux Albertains qui sont en train de perdre leur moyen de subsistance qu'ils doivent venir nous rencontrer ici, dans notre Chambre royale, pour nous présenter leurs arguments, sans quoi ils ne seront pas entendus. Nous nous sommes toujours déplacés. Cette demande de voyage en Alberta n'est pas déraisonnable.

Je peux vous dire très honnêtement, monsieur le président, que j'ai confiance en vous comme j'ai eu confiance en tous les présidents dûment élus à ce poste, même ceux avec lesquels j'étais en profond désaccord au sujet d'une question ou d'une autre. J'ai confiance en leur capacité d'assumer ce rôle. J'encourage la sénatrice à retirer ce commentaire indiquant qu'elle a perdu confiance envers notre président parce qu'il a une opinion différente de la sienne. Je crois que c'est tout simplement ridicule et honteux.

Merci.

La sénatrice McCoy : Je vous remercie de me permettre de prendre part à ce débat. Je ne suis malheureusement pas membre de votre auguste comité, mais je suis de l'Alberta et mon travail consiste à représenter ma région.

Let me say once again, this bill, although it looks simple on its face and it looks as if it has one of the most innocent and well-meaning motivations behind it, is a bill that has consequences way beyond first appearances. I think it is important that we, as senators, do our job properly and thoroughly understand all of the issues around it.

Make no mistake. As per the speaking notes that we were just provided by the president of the Chamber of Shipping, he is about to say that this is not a moratorium that is being proposed but a ban on tankers holding oil visiting ports in the zone. That means there is effectively a ban on any kind of shipping of oil from Canada, from that region, offshore. That means that we as a country will have told three provinces that they cannot exploit or sell their natural resources. Those provinces are British Columbia, Alberta and Saskatchewan. I think there might be a bit of oil in Manitoba. Is that right? Well, then Manitoba as well, although Manitoba might have opened up other options going east. That is a major consequence.

In the meantime, if we are truly committed to protecting the environment and the ecosystem in this region that we're speaking of north of Vancouver Island, then what is it going to take to do that? We really must have the question in front of us. What would it take to save communities harmless from any kind of damage to the ecosystem upon which they rely, some for food, some culturally, and some, indeed, economically, because they have a fisheries interest and a commercial interest. This ban is not going to do it. The only accidents there have been, so far, come from ships that are not protected by this ban. All of the other specialized procedures that go to protect sensitive ecosystems, as we have been perfecting around the world, are not available in this area. So we're failing the coastal regions as well.

What I'm asking of my colleagues is not a self-interested request. This is a countrywide request, which is that we delve into these issues as deeply as is necessary. That means we bring in as many people as we need to in order to understand the issues thoroughly. I'm very pleased to hear that you're going to travel to northern B.C., but it also means reassuring Canadians that you have the country's interests at heart, and sometimes that means actually going to Canadians, especially the ones who are the most concerned. Sometimes they are concerned because they are frightened, which leads to anger, but they can see no future. They don't know that they are being heard. One of the best ways of letting people know that you're listening, caring and doing your job thoroughly is by actually going to them and saying, "Come and tell us what it is you're thinking."

Permettez-moi d'abord de répéter une mise en garde. Ce projet de loi a des conséquences qui dépassent nettement celles que laissent présager sa simplicité apparente et les motivations nobles et bien intentionnées qui en sont à l'origine. J'estime donc primordial que nous nous assurions de bien remplir le mandat qui nous incombe dans notre rôle de sénateurs en nous efforçant de comprendre le mieux possible toutes les questions en cause.

Ne vous méprenez pas. Si j'en crois les notes d'allocution que vient de nous remettre le président de la Chamber of Shipping, il va nous dire que ce n'est pas un moratoire que l'on propose, mais plutôt une interdiction pour les pétroliers de visiter les ports de cette zone lorsqu'ils sont chargés. Cela correspond effectivement à l'interdiction de tout transport de pétrole à partir de cette région du littoral canadien. Il en ressort que nous devons dire à trois provinces de notre pays qu'elles ne pourront plus exploiter ou vendre leurs ressources naturelles. Je parle de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et la Saskatchewan. Je crois qu'il y a peut-être un peu de pétrole aussi au Manitoba. Il y en a vraiment? D'accord, alors le Manitoba également, bien que cette province se soit peut-être donné d'autres options de transport vers l'est. Les conséquences sont graves.

Par ailleurs, si nous sommes vraiment déterminés à protéger l'environnement et l'écosystème de cette région située au nord de l'île de Vancouver, quelles mesures allons-nous devoir prendre? C'est vraiment une question sur laquelle nous devons nous pencher. Que faudra-t-il faire pour mettre toutes ces collectivités à l'abri d'éventuels dommages à un écosystème sur lequel elles comptent pour s'alimenter, à des fins culturelles ou sur le plan économique compte tenu des pêches et des autres intérêts commerciaux en jeu. Cette interdiction ne permettra pas d'assurer une telle protection. Les seuls accidents qui ont eu lieu jusqu'à maintenant ont été causés par des navires qui ne sont pas visés par l'interdiction. Toutes les autres mesures spécialisées mises au point ailleurs dans le monde pour la protection des écosystèmes sensibles ne sont pas accessibles dans cette région. Nous laissons donc également tomber les collectivités de ce littoral.

La requête que j'adresse à mes collègues ne vise pas à servir mes intérêts personnels. C'est au bénéfice de l'ensemble du pays que je demande que nous accordions à ces enjeux tout l'intérêt qu'ils méritent. Nous devons donc convoquer autant de témoins que nécessaire pour en arriver à bien saisir toutes les nuances. Je suis très heureuse d'apprendre que vous allez vous rendre dans le Nord de la Colombie-Britannique, ce qui contribuera également à montrer aux Canadiens que vous avez bel et bien les intérêts du pays à cœur, ce qui vous amène à aller au-devant des citoyens, et surtout de ceux qui sont préoccupés au premier chef. Ces préoccupations viennent parfois d'un sentiment de crainte face à l'avenir qui peut engendrer une certaine grogne. Les gens ne savent pas si on les écoute vraiment. L'une des meilleures façons de les rassurer de telle sorte qu'ils sachent qu'ils sont écoutés,

Just by way of comparison, the Senate took the marijuana bill in hand and did a thorough job — a very good job. We brought the bill in from committee on May 30 of last year. It was out the door on June 7, if I recall correctly. That was because we had co-operation between all four groups — the conservatives, the independent Liberals, the ISG and the G-3, as we call it, the government representatives. I see no reason why we couldn't have some kind of co-operation of that nature again. In terms of having the space to get the bill out our door and back to the House of Commons, if it has amendments or not, we have time. I would hope that the committee, whether you agree to that date, April 30, or not, keeps in mind that we have room to extend it if we need to in order to thoroughly and properly investigate and come to an understanding of what needs to be done to protect the coastal region of B.C.

Thank you.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: I want to take this opportunity to respond to Senator Plett. I'll respond in French to ensure that all the nuances of my thought process are understood.

Obviously, Senator Tkachuk is perfectly entitled to his opinions, as are all of us around the table. The difference is that he's the chair of the committee. When he attended the Alberta truck divers' demonstration, he said, figuratively, he later explained, "I want you to roll over every Liberal you see because these bills need to go." Yes, the chair may have an opinion, but he must also have some restraint to make the hearings appear balanced, fair and equitable. It seems that he has crossed the line with his public statements.

I also want to tell Senator Plett that exactly one week ago, we had a meeting here where different issues arose with regard to procedures and rules. It was difficult for me as a senator to speak, even though I had raised my hand to ask for the floor. The meeting then abruptly ended when the chair of the committee determined that enough senators agreed with him to interrupt the meeting in order to participate in this rally. Unfortunately, several of us on the list wanted to speak about these difficult issues.

que leurs préoccupations sont prises en compte et que vous acquittez pleinement de votre mandat, c'est d'aller à leur rencontre en les invitant à vous faire part de leurs points de vue.

Je vous dirais simplement, à titre comparatif, que le Sénat a fait un excellent travail dans son étude minutieuse du projet de loi sur la marijuana. Ce projet de loi a été renvoyé par le comité le 30 mai de l'an dernier. Si mon souvenir est exact, il a été adopté par le Sénat le 7 juin. Le tout a été rendu possible par l'esprit de collaboration qui régnait entre les quatre groupes — les conservateurs, les libéraux indépendants, le Groupe des sénateurs indépendants et le G-3, le nom que nous donnons aux représentants du gouvernement. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas profiter d'une collaboration semblable cette fois-ci. Nous avons amplement de temps pour étudier ce projet de loi et le renvoyer à la Chambre des communes, qu'il y ait ou non des amendements. Peu importe si l'échéance du 30 avril est acceptée ou non, j'ose espérer que le comité gardera à l'esprit qu'il dispose de la marge de manœuvre nécessaire pour reporter ce délai afin de permettre un examen suffisamment approfondi et minutieux pour en arriver à comprendre les moyens à mettre en œuvre pour protéger cette région côtière de la Colombie-Britannique.

Je vous remercie.

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : J'aimerais profiter de cette occasion pour répondre au sénateur Plett, et je le ferai en français pour m'assurer que toutes les nuances de ma pensée seront comprises.

Évidemment, le sénateur Tkachuk a parfaitement droit à ses opinions, comme chacun d'entre nous autour de cette table. La différence, c'est qu'il est président du comité. Quand il était à la manifestation des camionneurs albertains, il a dit, de manière figurative, a-t-il expliqué par la suite : « Allez-y, écrasez tous les libéraux que vous voyez parce qu'il faut que ces projets de loi disparaissent. » Or, oui, le président peut avoir une opinion, mais il doit aussi avoir une certaine retenue pour donner l'apparence que les audiences sont équilibrées, justes et équitables. Il me semble qu'il a dépassé les bornes avec ses déclarations publiques.

J'aimerais également mentionner au sénateur Plett que, il y a une semaine exactement, nous avons eu une rencontre ici où il y a eu différents problèmes en matière de procédure et de règles. Pour ma part, il m'a été difficile comme sénatrice de m'exprimer, alors que j'avais levé la main pour demander la parole. Par la suite, la rencontre s'est abruptement terminée lorsque le président du comité a jugé qu'il y avait suffisamment de sénateurs qui étaient d'accord avec lui pour interrompre la réunion afin de participer à ce rallye. Or, ce qui est dommage, c'est que nous étions plusieurs sur la liste à vouloir nous exprimer sur ces questions difficiles.

Yes, I'm repeating here that we want to hear from Canadians, Albertans and Saskatchewanians. We won't get on our high horses and say that they must all come here. You know the technology available to us, including video conferencing. We can certainly hear from Canadians in other regions. Senator Plett, if need be, like many committees, we can extend our sitting hours here in Ottawa, when we sit — because we don't sit every week — to ensure that we hear from all the necessary witnesses. Thank you.

Senator Cormier: I'll also speak in French. I'll support Senator Miville-Dechéne's motion, but not necessarily for the initial reason that she provided.

[*English*]

Because I think it's the right thing to do.

[*Translation*]

I don't want to address the civility and partisanship issue, because I think that we have different views of civility around this table. I was disappointed with how the committee proceeded last week. I don't want to focus on the past, but pointing out the lack of civility and the partisanship around this table — We all have an opinion, a point of view and a way of dealing with various issues. However, I believe that this must be done with respect.

That's why I think that it's the right decision to meet the deadline. On the one hand, we sit some weeks and we don't sit other weeks. However, it seems that we can't travel in the weeks when we're not sitting. As a senator appointed to the Senate of Canada, I consider that my work is carried out not only in the weeks when the Senate sits, but also in the weeks when it doesn't sit. I don't understand the reluctance to travel outside our sitting weeks.

I believe that we must use all the means available to hear from as many Canadians as possible across the country who are concerned about this bill and who want to express their support or reservations regarding this bill.

I also believe that we urgently need to make progress and move our bills forward. That's my main interest. I'm not interested in knowing who will vote for or against the bill, but in ensuring that the bill moves as quickly as possible in this house. That way, with all Canadians in mind, we can ensure that the bill moves forward and is finalized.

Oui, je répète ici que nous voulons entendre les Canadiens, les Albertains et les gens de la Saskatchewan, et il n'est pas question de monter sur nos grands chevaux pour dire qu'ils doivent tous venir ici. Vous connaissez les moyens techniques dont nous disposons, et la vidéoconférence en fait partie. Nous pouvons très bien entendre les citoyens des autres régions. S'il le faut, sénateur Plett, nous pouvons, comme beaucoup de comités l'ont fait, prolonger nos heures de séance, ici à Ottawa, lorsque nous siégeons — parce que nous ne siégeons pas toutes les semaines —, pour être sûrs d'entendre tous les témoins nécessaires. Merci.

Le sénateur Cormier : Je vais prendre la parole en français également, et je vais appuyer la motion de la sénatrice Miville-Dechéne, mais pas forcément pour la raison qu'elle a énoncée au départ.

[*Traduction*]

Parce que je pense que c'est meilleure la chose à faire.

[*Français*]

Je ne veux pas aborder la question de la civilité et de la partisanerie, parce que je crois que nous avons autour de cette table différentes visions de ce qu'est la civilité. J'ai été moi-même déçu de la façon dont le comité s'est déroulé la semaine dernière. Je ne veux pas revenir sur le passé, mais invoquer un manque de civilité et la partisanerie autour de cette table... Nous avons tous une opinion, un point de vue et une manière de nous comporter face à divers enjeux, mais je crois que cela doit se faire dans le respect.

Voici pourquoi je crois que c'est la bonne décision à prendre que de répondre à cet échéancier-là. D'une part, il y a des semaines où nous siégeons et certaines semaines où nous ne siégeons pas. Toutefois, il semble qu'on ne puisse pas voyager les semaines où nous ne siégeons pas. À titre de sénateur nommé au Sénat du Canada, je considère que mon travail existe non seulement les semaines où le Sénat siège, mais également les semaines où il ne siège pas. Je ne comprends pas pourquoi on ne veut pas voyager à l'extérieur des semaines où nous siégeons.

Je crois également qu'il faut absolument s'assurer d'entendre, avec tous les moyens dont nous disposons, le maximum de Canadiens et de Canadiennes de toutes les régions du pays qui sont préoccupés par ce projet de loi, qui veulent prendre la parole et témoigner à la fois leur appui ou leurs réticences à l'égard de ce projet de loi.

Je crois aussi que nous avons un urgent besoin d'avancer et de faire avancer nos projets de loi et, d'abord et avant tout, c'est là mon intérêt. Mon intérêt n'est pas de savoir qui va voter en faveur ou contre le projet de loi, mais de m'assurer que le projet de loi avance le plus promptement possible en cette Chambre pour que nous puissions, en pensant à tous les Canadiens et Canadiennes, faire en sorte qu'il aille de l'avant et soit conclu.

I'll reiterate that I support the motion. I want to make absolutely sure that Canadians from across the country know that we would like to hear from them and that we have a number of technical means to do so.

[English]

Senator Manning: I wasn't going to comment, but I preface my remarks with the fact that the majority rules. Sometimes you feel you are spinning your wheels in the mud just by commenting, but I do want to go on the record so I will comment.

First, I believe the consequences of this bill — as with most of the bills we deal with here in the Senate — will be felt throughout the country. I know we're talking about the coast of British Columbia in this particular bill, but the oil industry affects everyone. I don't have to go any farther than the small fishing community in Newfoundland and Labrador where I come from, with a population of about 300 people, and about 30 of those people are travelling back and forth to Alberta to work in the oil industry. So it affects everyone.

I haven't seen the list of witnesses, although Senator Dawson touched on some. I hear comments about wanting to hear from all Canadians, or from as many Canadians as we can. I understand there is a motion here now to talk about April 30. My concern is that the piece of legislation needs a thorough vetting, as Senator McCoy has said. We can't hear from everyone, and I understand that, but if people put their case forward and the committee decides that they are worth hearing, then I think we should make arrangements to make sure we hear from them. What affects Manitobans may be different than what affects Albertans and may be different from what affects Newfoundlanders and Labradorians. Even though it is the same piece of legislation, how it affects them may be different. I think we need to make sure we have a solid look at our proposed list of witnesses. The steering committee, I guess, will be doing that. We must make time, in whatever way possible, to hear from people who want to be heard on this important piece of legislation. I think that would be the fairest thing to do.

I understand we have a motion, as I said, on the April 30 deadline. When you look at the calendar before us, that limits our time, unless we go outside of that. There is a 99.9 per cent chance we'll be dealing with April 30, but I hope that we keep an open mind to the fact that, if for some reason we don't have an opportunity to hear from witnesses, that we at least give a little leeway if necessary at the end of April 30. I just put that out there.

Je réaffirmerai que je suis en faveur de la motion, et je tiens à tout prix à ce que les Canadiens sachent que, d'un bout à l'autre du pays, nous voulons les entendre et qu'il y a plusieurs moyens techniques pour le faire.

[Traduction]

Le sénateur Manning : Je veux rappeler d'entrée de jeu que c'est toujours la majorité qui l'emporte, si bien que je n'étais pas sûr de vouloir intervenir; car on a parfois l'impression de le faire pour rien. Je tiens tout de même à vous soumettre officiellement mes observations.

J'estime que les conséquences de ce projet de loi — comme c'est le cas pour la plupart de ceux que nous examinons ici au Sénat — se feront ressentir dans l'ensemble du pays. Je sais que ce projet de loi porte sur les régions côtières de la Colombie-Britannique, mais l'industrie pétrolière touche tout le monde. Je n'ai pas à aller plus loin que mon petit village de pêcheurs de Terre-Neuve-et-Labrador pour en avoir un exemple. Sur une population d'environ 300 personnes, il y en a une trentaine qui font la navette jusqu'en Alberta pour travailler dans l'industrie pétrolière. Tous les Canadiens sont donc concernés.

Le sénateur Dawson a donné quelques indications quant aux témoins que l'on doit convoquer, mais je n'ai pas consulté la liste qui a été dressée. J'entends des collègues affirmer leur volonté d'entendre tous les Canadiens, ou tout au moins autant de Canadiens que possible. Nous avons devant nous une motion proposant une échéance au 30 avril. Mes réserves viennent du fait que ce projet de loi exige un examen minutieux, comme la sénatrice McCoy l'a fait valoir. Je comprends bien qu'il n'est pas possible de donner la parole à tout le monde, mais si certaines personnes nous exposent leur vision des choses et si le comité décide qu'il vaut la peine de les entendre, je crois qu'il faut alors faire le nécessaire pour que cela se concrétise. Les répercussions sur les Manitobains sont peut-être différentes de celles qui touchent les Albertains ou les gens de Terre-Neuve-et-Labrador. Pour un même projet de loi, les effets peuvent varier d'une région à l'autre. Nous devons donc nous assurer de considérer avec soin notre liste de témoins éventuels. Je suppose que c'est le comité directeur qui s'en chargera. Nous devons tout mettre en œuvre pour trouver le temps nécessaire afin de donner voix au chapitre à ceux qui souhaitent être entendus au sujet de cet important projet de loi. J'estime qu'il n'est que juste et équitable d'agir de la sorte.

Comme je l'indiquais, nous sommes saisis d'une motion prévoyant une échéance au 30 avril. Si l'on examine le calendrier des prochaines semaines, il faut constater que l'on dispose d'un temps limité si l'on s'en tient à ce qui est prévu. Il y a 99,9 p. 100 de chances que nous puissions respecter l'échéance du 30 avril, mais j'ose espérer que nous demeurons suffisamment ouverts d'esprit pour nous laisser une certaine marge de manœuvre s'il advenait, pour une raison ou une autre, que certains témoins n'aient pas été encore entendus au 30 avril.

[Translation]

Senator Boisvenu: I'll echo Senator McCoy's comments. I fully understand the current issues. We know that this bill was a promise made by Mr. Trudeau when he was in the opposition. Once in power, he must deliver the goods. However, promising something when you're part of the opposition and achieving it when you're in power constitute two different realities. I'm thinking, among other things, of his promise to review the electoral system. Once in power, Mr. Trudeau understood that the challenge was almost insurmountable during a single term. This bill is worrisome, because we'll see its gross impact in British Columbia. However the bill's net impact won't be on the coast of British Columbia, but on Central Canada.

I'm worried that Canada is choosing a dangerous way to transport its resources, a way that led to a disaster in Lac-Mégantic, Quebec. The net impact of the moratorium will double the number of cars on the railways. When we conducted our pipeline study in 2016, there were 400,000 cars on the railways per year. The estimate for 2020 is nearly 800,000 to one million cars on the railways.

If we exclude the possibility of transporting this oil using a safer method, such as the pipeline — our work showed that this method is 99.9 per cent safe — we may endanger many more wildlife habitats from central Quebec to British Columbia than if this bill were heavily amended to allow for the establishment of transshipment centres at certain locations on the coast. This bill poses environmental and economic risks for Central Canada. If we hear only from people in British Columbia, we'll see only one side of the coin. We need to travel to central Quebec to find out the real impact, which won't be demonstrated in British Columbia, but in Central Canada.

[English]

Senator Jaffer: As you know, I'm not a member either; I appreciate you giving me courtesy.

Senator Boisvenu, I respectfully suggest to you that Prime Minister Trudeau's promise was not from the third party. It was an election mandate.

J'aimerais simplement que nous puissions considérer cette option.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Je vais faire écho aux propos de la sénatrice McCoy. Je comprends très bien les enjeux actuels. Nous savons que ce projet de loi était une promesse de M. Trudeau lorsqu'il était dans l'opposition. Une fois au pouvoir, il doit livrer la marchandise. Toutefois, promettre une chose alors qu'on fait partie de l'opposition et la réaliser une fois au pouvoir sont deux réalités différentes. Je pense entre autres à sa promesse de revoir le mode de scrutin. Une fois au pouvoir, M. Trudeau a compris que c'était un enjeu presque irréalisable au cours d'un seul mandat. Ce projet de loi est inquiétant, car ce qu'on va aller constater en Colombie-Britannique, c'est l'effet brut de ses répercussions. Cependant, l'effet net du projet de loi ne sera pas sur la côte de la Colombie-Britannique, il sera dans le centre du pays.

L'enjeu qui nous guette, et qui m'inquiète, c'est que le Canada choisisse comme moyen de transport de ses ressources un moyen dangereux, un moyen qui a créé une catastrophe à Lac-Mégantic, au Québec, car l'effet net du moratoire fera en sorte qu'on double le nombre de wagons sur les chemins de fer. Lors de notre étude sur les pipelines en 2016, il y avait 400 000 wagons sur les rails par année, et l'estimation pour 2020 est de près de 800 000 à 1 million de wagons qui vont transiter sur les chemins de fer.

Si on exclut la possibilité de transiter ce pétrole par un moyen plus sécuritaire, comme le pipeline — notre travail l'a prouvé, ce moyen est sécuritaire à 99,9 p. 100 —, on risque de mettre en péril beaucoup plus d'habitats fauniques, du centre du Québec à la Colombie-Britannique, que si ce projet de loi était modifié en profondeur pour permettre l'aménagement de centres de transbordement à certains endroits sur la côte. C'est un projet de loi dangereux au chapitre environnemental et économique pour le centre du Canada. Si nous nous limitons à entendre seulement les citoyens de la Colombie-Britannique, nous n'aurons vu qu'un seul côté de la médaille. Il faut se rendre dans le centre du Québec pour connaître les vrais impacts, qui ne vont pas se manifester en Colombie-Britannique, mais bien au centre du Canada.

[Traduction]

La sénatrice Jaffer : Comme vous le savez, je ne suis pas non plus membre de ce comité, et je vous suis reconnaissante de me permettre de participer à ces échanges.

Sénateur Boisvenu, je vous soumetts respectueusement que c'est une promesse que le premier ministre Trudeau a faite pendant la campagne électorale, et non pas lorsqu'il était à la tête du troisième parti. On peut toujours s'arrêter aux détails.

We could be technical, but I want to say that I have been in this place for 19 years. What I saw the other day is the most acrimony I have ever seen. I have never seen a chair being directed to hold a steering meeting. Obviously things have not worked out. I suggest that we now move on. We have a lot of work to do. We have already directed that steering should meet and that we should get the work done by steering.

With the greatest respect, Senator Plett, it is not high horse to say witnesses should come to Ottawa. Yesterday, we had all our witnesses on Bill C-71 come to Ottawa. That's how we work. With the greatest of respect, I do not think it is high horse when we ask people to come here. We have limited time. We have agreed to go to B.C. Coming from B.C., I very much appreciate that. I suggest we have a lot of work to do, chair. You have said Senator McCoy will speak and then we'll get on. I respectfully suggest that steering work out the details and that we not have all this out here acrimoniously.

Senator McCoy: It occurred to me sitting here, chair, that anyone watching us would wonder why we couldn't do this in two months. We have two months between now and April 30. The difficulty is we don't, really, because the government has set the sitting times for the House of Commons and we follow the House of Commons, which means we have only got three weeks, and this committee only meets twice a week. In fact, we have three weeks to fit in witnesses. We need to give witnesses ample time so everyone can ask them more than one question each in order to get a thorough canvass of the issues.

I just wanted to put those facts on the table of the context in which we are operating. This is an unusual year. I have never seen so many break weeks in a sitting as this year. It's putting a constraint on us. We didn't have this many break weeks for the marijuana bill but let me reiterate that we did get it through in time.

Whatever your decision is on — let's call it a target for bringing back the report on April 30 — keep in mind that the constraints may lead to a different decision as we go forward.

The Chair: Only because I was brought up on the question of steering, I've sat on many committees where the steering didn't meet because of certain difficulties, and it was discussed in committee and that was not a big issue.

Je dois vous dire que je suis au Sénat depuis 19 ans et que je n'ai jamais vu de séance aussi acrimonieuse que celle de l'autre jour. Je n'avais jamais vu un président se faire ordonner de tenir une réunion du comité directeur. De toute évidence, les choses ne se sont pas bien déroulées. Je suggère que nous tournions la page. Nous avons beaucoup de pain sur la planche. Nous avons déjà demandé au comité directeur de se réunir pour faire le nécessaire.

Ceci dit très respectueusement, sénateur Plett, ce n'est pas faire montre d'arrogance que de déclarer que les témoins devraient se présenter à Ottawa. Hier, tous nos témoins concernant le projet de loi C-71 sont venus à Ottawa. C'est notre mode normal de fonctionnement. En tout respect, je ne crois pas qu'il soit arrogant de demander à des gens de comparaître ici. Nous disposons d'un temps limité et nous avons déjà convenu de nous rendre en Colombie-Britannique. Comme c'est ma province, je l'apprécie beaucoup. Je vous rappelle, monsieur le président, que nous avons beaucoup à faire. Vous avez indiqué que la sénatrice McCoy allait intervenir de nouveau et que nous irions ensuite de l'avant. Je suggère respectueusement que le comité directeur se charge de régler tous les détails, ce qui nous éviterait ces échanges parfois trop incisifs.

La sénatrice McCoy : Les gens qui nous regardent pourraient fort bien se demander pourquoi nous ne pourrions pas mener à terme cette étude, alors que nous disposons de deux mois d'ici le 30 avril. Le problème, c'est que ce n'est pas vraiment le cas en raison du calendrier établi par le gouvernement pour la Chambre des communes, un calendrier que nous suivons également au Sénat. Ainsi, il nous reste à peine trois semaines, et ce comité se réunit seulement deux fois par semaine. Nous avons donc trois semaines pour entendre tous les témoins. Nous devons en outre laisser à chacun suffisamment de temps pour que tous les sénateurs puissent poser plus d'une question de manière à pouvoir bien cerner tous ces enjeux.

Je voulais seulement que chacun comprenne bien dans quel contexte nous devons travailler. La situation est plutôt inhabituelle cette année. Je n'ai jamais vu autant de semaines d'ajournement pendant une session. Cela nous impose certaines contraintes. Il n'y avait pas autant de semaines de pause lorsque nous avons étudié le projet de loi sur la marijuana pour lequel, je me permets de vous le rappeler, nous avons respecté les délais prescrits.

Quelle que soit votre décision concernant cette date cible du 30 avril pour faire rapport du projet de loi, n'oubliez pas que ces contraintes pourraient vous amener à la revoir éventuellement.

Le président : J'aurais seulement un commentaire à faire sur le fait que j'ai été interpellé en ce qui concerne le comité directeur. J'ai été membre de nombreux comités dont le comité directeur ne se réunissait pas en raison de certaines difficultés. On discutait alors de ces questions en comité plénier et il n'y avait pas vraiment de problème.

Also, I think we should look at a map just so that we know what we're talking about here on the tanker bill. It isn't northern B.C.; it's almost all of B.C. If you go to your map on the bill, you'll find that the ban on tanker traffic extends all the way to northern Vancouver Island, which basically leaves just a little bit of B.C. left. It's not just the northern part of B.C.; it's most of British Columbia.

I'd like to say I have never said that we should kill the bill. I have said that if the Liberals get defeated, that would get rid of the bill. I think we should study the bill. The government has a right to govern. They earned their majority. I've been in this place for 25 years and I have always respected that right. That's their business. Our business is to defend our interests as conservatives, and we're defending our interests. Your interest is to defend government, and that's the way it all works. Sometimes things get out of hand and get a little acrimonious. I have to say, Senator Jaffer, that I have been in many committees that have been a lot worse than this. Most of the time we agree, and sometimes we don't, but that's going to happen. We're adults in the room, and we know it's going to happen, so I don't think we're going to have any problems. We will work hard to study this bill.

I want to deal with those committee matters first. I want to deal with the deadline date of April 30, which I objected to in steering. The other two members of steering, to their credit, said we can discuss it here in open committee, and I thank them for that. We're having a debate here in public, and I think that is good for transparency and good for the public to hear.

Senator Miville-Dechêne: I want to say on the record that I'm not representing government here. I'm an independent senator. You portrayed me as a government representative. I'm not.

The Chair: That is fine. If that's the way you feel, that's fine.

Senator Dasko: I want to speak very briefly in favour of the motion. I think we have a good compromise on the table right now. There have been discussions about travelling. We voted last week on travelling to Newfoundland. I think some of the ideas were really rather outrageous, and I think the costs involved for travelling to some parts of the country on this bill were just beyond the pale, as far as I'm concerned. Originally, I did not

Je pense que nous devrions prendre le temps d'examiner la carte pour nous assurer de bien savoir quelles régions sont directement touchées par ce projet de loi sur les pétroliers. Ce n'est pas le Nord de la Colombie-Britannique; c'est presque toute la province. Si vous regardez la carte fournie avec le projet de loi, vous verrez que l'interdiction sur la circulation des pétroliers s'étend jusqu'au nord de l'île de Vancouver, ce qui ne laisse qu'une infime portion du littoral de la Colombie-Britannique. Ce n'est donc pas seulement la partie nord de la Colombie-Britannique qui est touchée; c'est presque toute la province.

Je tiens à dire que je n'ai jamais affirmé que nous devrions torpiller ce projet de loi. J'ai simplement dit que nous en serions débarrassés si les libéraux étaient défaits. Je crois en fait que nous devons étudier ce projet de loi. Le gouvernement a acquis le droit de gouverner. Il a mérité sa situation majoritaire. Je suis ici depuis 25 ans et j'ai toujours respecté ce droit. C'est le rôle du gouvernement. Notre rôle à nous consiste à défendre nos intérêts à titre de conservateurs, et c'est exactement ce que nous faisons. Vous voulez pour votre part défendre le gouvernement, et c'est ainsi que les choses fonctionnent. Il arrive qu'il y ait des débordements et que les échanges deviennent quelque peu acrimonieux. Je dois vous dire, sénatrice Jaffer, que j'ai fait partie de nombreux comités où l'animosité était beaucoup plus marquée que ce que l'on a pu observer ici. Nous sommes d'accord la plupart du temps, mais parfois nous ne parvenons pas à nous entendre. Ce sont des choses qui arrivent. Nous sommes tous des adultes et nous savons ce qu'il en ait. Je n'entrevois aucun problème particulier. Nous allons redoubler d'efforts pour bien étudier ce projet de loi.

Je veux que nous réglions d'abord ces questions touchant les travaux du comité. Il faut que nous tranchions quant à cette date d'échéance du 30 avril à laquelle je me suis opposé au sein du comité directeur. Je dois mentionner que les deux autres membres de ce comité directeur ont accepté que l'on en discute en comité plénier, et je tiens à les en remercier. Nous tenons donc ce débat en séance publique, et j'estime que c'est bon pour la transparence ainsi que pour la gouverne de la population.

La sénatrice Miville-Dechêne : J'aimerais préciser, pour le compte rendu, que je ne représente pas le gouvernement. Je suis une sénatrice indépendante. Vous m'avez décrite comme étant une représentante du gouvernement, ce qui n'est pas le cas.

Le président : C'est très bien. Si c'est ce que vous ressentez, c'est très bien.

La sénatrice Dasko : J'aimerais faire une brève intervention en faveur de la motion. Je crois que nous avons un bon compromis. Il y a eu des discussions sur les déplacements. La semaine dernière, nous avons voté au sujet d'un voyage à Terre-Neuve. Je crois que certaines des idées proposées étaient extravagantes, et je pense que certains des coûts liés à des déplacements dans certaines régions du pays pour ce projet de loi

favour this committee travelling, but I think we have a very good compromise on the table right now. I think for this committee to be travelling to northern British Columbia is a very good proposal.

Senator Boisvenu suggested that Central Canada might be affected. My province of Ontario may very well be affected by this, and I look forward to hearing representations from people in Ontario. We have many means to engage them in our process, just like every committee has these means to engage just about every citizen of this country on other bills that go through every committee here, every single day of the week.

If we took Senator Plett's comments and we extended them, it would mean that no bills would ever have any legitimacy unless we travelled to every corner of the country to talk to people there. That is the ultimate implication of what he was saying.

We meet Canadians here in this forum. We discuss and we engage them with the bills of the day, and that is exactly what we're doing in committee, I think, to good effect. We had some good discussions last week with our witnesses, and we will have excellent discussions with other witnesses who come here.

Back to the motion, I think we should vote for this motion. I would follow Senator Manning and his suggestion that if, in fact, there may be a need at the end for another few days or whatever, I urge the steering committee to consider that. In terms of what we're looking at right now, I think we should vote in favour of this motion.

Senator Plett: Well, since I've been mentioned a few times in the comments, I want to, like Senator Miville-Dechêne, also clarify. She says she doesn't represent the government. Well, I think everyone's voting record speaks for itself.

The implication of what I was saying most certainly would not mean that we would travel to every part of the country on every bill, because it has different levels of impact. Every bill has a different level of impact on different parts of the country.

This tanker ban has probably the biggest impact on Western Canada and, most importantly, Alberta and British Columbia. I did not suggest that we travel the entire globe to discuss this bill. I was, in fact, opposed to international travel, and you, chair, know that I was opposed to international travel on this bill. To

étaient tout à fait inacceptables, à mon avis. Au départ, je n'étais pas en faveur que les membres du comité se déplacent, mais je crois que nous avons un très bon compromis maintenant. Je crois qu'un voyage dans le Nord de la Colombie-Britannique pour les membres du comité est une très bonne proposition.

Le sénateur Boisvenu a laissé entendre que le centre du Canada pourrait être touché. Ma province, l'Ontario, pourrait également être touchée par cela, et j'ai hâte d'entendre des représentants de l'Ontario. Nous avons de nombreux moyens de les faire participer à notre processus, tout comme chaque comité a les moyens de consulter pratiquement n'importe quel citoyen du pays au sujet d'autres projets de loi qui sont envoyés aux comités sénatoriaux tous les jours de la semaine.

Si nous suivons le cours des commentaires du sénateur Plett, cela signifierait qu'aucun projet de loi ne serait légitime à moins que nous nous déplaçons pour parler aux habitants de tous les coins du pays. Au bout du compte, c'est ce que son commentaire laisse entendre.

Nous rencontrons des Canadiens ici, dans le cadre de nos réunions. Nous discutons avec eux des projets de loi dont nous sommes saisis, et c'est exactement ce que nous faisons pendant les réunions du comité et selon moi, nous obtenons de bons résultats. La semaine dernière, nous avons eu de bonnes discussions avec nos témoins, et nous aurons d'excellentes discussions avec d'autres témoins qui comparaitront devant le comité.

Pour en revenir à la motion, je crois que nous devrions voter pour. Je suivrais la suggestion du sénateur Manning, c'est-à-dire que, si nous avons besoin de quelques jours supplémentaires à la fin du processus, j'encourage vivement le comité de direction à envisager cette solution. En ce qui concerne la question dont nous sommes saisis, je crois que nous devrions voter en faveur de cette motion.

Le sénateur Plett : Eh bien, étant donné qu'on a mentionné mon nom à quelques reprises dans les commentaires, j'aimerais, comme la sénatrice Miville-Dechêne, apporter des précisions. Elle dit qu'elle ne représente pas le gouvernement. Eh bien, je crois que le bilan des votes de chaque membre du comité est assez révélateur.

Mes commentaires ne laissaient certainement pas entendre que nous devrions nous déplacer dans tous les coins du pays pour chaque projet de loi, car il y a plusieurs niveaux d'incidence. En effet, chaque projet de loi a un niveau d'incidence différent sur différentes régions du pays.

Ce moratoire relatif aux pétroliers a probablement de plus grandes répercussions sur l'Ouest du Canada, et surtout sur l'Alberta et la Colombie-Britannique. Je n'ai pas suggéré de voyager à l'échelle de la planète pour discuter du projet de loi. En fait, j'étais contre les voyages internationaux et vous savez,

travel and talk to the fine people in Alberta is not travelling to every part of the country.

Senator Dasko is from Ontario. Well, we happen to be sitting in Ontario right now listening to people as they come here. She says me suggesting we travel to Alberta is beyond the pale. I would suggest we travel to Alberta and she can tell Albertans that travelling to visit them is beyond the pale. I don't think it is.

Senator Jaffer is quite correct when she says this was an election promise, and here we are.

Senator Cormier says there is urgency. We are in the fourth year of the government's mandate and now we have this bill. If the government thought there was such urgency, why would they wait three-and-a-half years to present this piece of legislation? They should have done it in the first year of their mandate if the urgency was there.

Senator McCoy talks about break weeks. In the 10 years that I have been here, we have never had the number of break weeks we've had this year, and this is during a time when we have two tremendously important pieces of legislation — Bill C-69 and Bill C-48 — that have a devastating impact on our country, and then they have all the break weeks. We're going on three weeks again in March. And yet there is urgency. If there is that urgency, why is the government not asking us to sit all of March? But they're not.

We brought the marijuana bill back to the chamber in May, and we had no problem. It was probably the most controversial piece of legislation next to these bills that this government has brought in, and yet we managed to do fine bringing this legislation back a month before we rose. If we bring this bill back to the house after clause-by-clause in the middle of May, we have a month and a half before the end of June.

And yet we have urgency. Colleagues, there is no urgency. We need to do our job well, not say, "Well, we're in a hurry so let's rush it through." That's not what the chamber of sober second thought is supposed to do, rush something through. We are supposed to take the time.

Chair, if there is a motion on the floor, I'm going to amend that motion, and that motion will basically extend the committee meetings. I was going to suggest May 14, but for the sake of compromise and unity I will amend that motion to give us one more week and make that May 7, and that that is when we go to clause-by-clause. If we need some witnesses for part of that meeting and then go to clause-by-clause, I'm sure we can

monsieur le président, que je me suis opposé aux voyages internationaux pour ce projet de loi. Nous déplacer pour discuter avec des gens formidables en Alberta ne revient pas à visiter tous les coins du pays.

La sénatrice Dasko vient de l'Ontario. Eh bien, il se trouve que nous tenons nos réunions en Ontario et que les témoins viennent ici pour nous parler. Elle dit que ma suggestion de nous déplacer en Alberta est tout à fait inacceptable. Je suggère donc que nous allions en Alberta, où elle pourra dire aux Albertains qu'il est tout à fait inacceptable que nous nous déplaçons pour les rencontrer dans leur province. Je ne crois pas que cela soit tout à fait inacceptable.

La sénatrice Jaffer a raison lorsqu'elle dit qu'il s'agissait d'une promesse d'élection, et nous y voici.

Le sénateur Cormier affirme qu'il y a urgence. Nous sommes dans la quatrième année du mandat du gouvernement et nous sommes maintenant saisis de ce projet de loi. Si le gouvernement jugeait que c'était urgent, pourquoi a-t-il attendu trois ans et demi pour présenter ce projet de loi? Il aurait dû le faire pendant la première année de son mandat si c'était urgent.

La sénatrice McCoy a parlé des semaines de relâche. Durant les 10 ans que j'ai passés ici, nous n'avons jamais eu le nombre de semaines de relâche que nous avons eues cette année, et tout cela alors que nous avons deux projets de loi extrêmement importants — le projet de loi C-69 et le projet de loi C-48 — qui ont des effets dévastateurs sur notre pays, mais nous avons toutes ces semaines de relâche. Nous serons encore absents pendant trois semaines en mars. Pourtant, il y a urgence. S'il y a urgence, pourquoi le gouvernement ne nous demande-t-il pas de siéger pendant tout le mois de mars? Il ne le fait pas.

Nous avons renvoyé le projet de loi sur la marijuana au Sénat en mai, et nous n'avons eu aucun problème. C'était probablement le projet de loi présenté par ce gouvernement qui a soulevé la plus grande controverse — avec ces projets de loi —, et nous avons pourtant réussi à le renvoyer un mois avant l'ajournement du Sénat. Si nous renvoyons ce projet de loi à la Chambre après l'étude article par article à la mi-mai, il restera un mois et demi avant la fin juin.

Et pourtant, il y a urgence. Chers collègues, il n'y a aucune urgence. Nous devons bien faire notre travail et ne pas adopter quelque chose en toute hâte parce que nous sommes pressés. La Chambre de second examen objectif n'est pas censée précipiter les choses. Nous sommes censés prendre le temps nécessaire.

Monsieur le président, si nous sommes saisis d'une motion, je la modifierai pour essentiellement prolonger les réunions du comité. J'allais suggérer le 14 mai, mais à des fins de compromis et d'unité, je modifierai la motion pour nous donner une semaine supplémentaire en choisissant le 7 mai, date à laquelle nous entamerons l'étude article par article. Si nous devons entendre quelques témoins pendant une partie de cette réunion et entamer

arrange to have some kind of an extended time to have maybe a four- or five-hour meeting if we need it. If not, fine. But I will amend the motion to just simply say we go to clause-by-clause on May 7 if there is a motion on the floor.

The Chair: I don't think there is a motion on the floor. I was hoping that maybe we would come to a compromise we could all agree on, but I think that's out of the question.

Senator Plett: Then I will make a motion that we go to clause-by-clause on May 7. My motion can be debated.

The Chair: We have a motion here from steering, which we have to consider. We're going to do them one at a time. We will do the two public hearings. We have witnesses that are here, and I would like to hear them. It's not that I want to cut off debate, but we've had lots to debate.

Senator Dawson: With all respect, Mr. Chair, as you know, we have every power to sit during those break weeks. The Senate has not been imposed a calendar by the House of Commons. We adopted a calendar. We are allowed to decide that we can travel during break weeks. I don't want to give people listening to this the impression that we don't have that power. We have it. The whip of the other side said, "I will not let you travel in break weeks," and I couldn't respect his management of his agenda.

I also have a question of privilege. This committee unanimously adopted that we should release the debates that occurred in camera last week, and you have not done that.

The Chair: Senator Dawson, we will get to that.

Senator Dawson: I want to get back to we are allowed to travel. We have the time. I see the honourable chair of the Foreign Affairs Committee. We have meetings outside of our normal hours every time we think there is an emergency, and we can do that here. That being said, I will certainly support the steering committee's recommendation that we adopt it by the end of April, and I certainly reiterate the fact that we go to the North of B.C. and will accept any witness that comes from anywhere in the country. I want to get on with the business, and I don't want to disrespect the witnesses by speaking too long.

ensuite l'étude article par article, je suis sûr que nous pouvons nous arranger pour prolonger la réunion pour qu'elle dure peut-être quatre ou cinq heures, au besoin. Sinon, c'est très bien. Toutefois, je vais modifier la motion pour simplement préciser que nous entamerons l'étude article par article le 7 mai, si nous sommes saisis d'une motion.

Le président : Je ne crois pas que nous soyons saisis d'une motion. J'espérais que nous pourrions proposer un compromis qui conviendrait à tout le monde, mais je crois que c'est impossible.

Le sénateur Plett : Dans ce cas, je présenterai une motion pour que nous entamions l'étude article par article le 7 mai. Ma motion peut faire l'objet d'un débat.

Le président : Le comité de direction nous a envoyé une motion que nous devons examiner. Nous les examinerons une à la fois. Nous aurons deux audiences publiques. Des témoins sont ici, et j'aimerais les entendre. Je ne veux pas nécessairement mettre fin au débat, mais nous avons eu beaucoup de débats.

Le sénateur Dawson : Respectueusement, monsieur le président, comme vous le savez, nous avons tous les pouvoirs nécessaires pour nous réunir pendant les semaines de relâche. La Chambre des communes n'a imposé aucun calendrier au Sénat. Nous avons adopté un calendrier. Nous avons le droit de décider de voyager pendant les semaines de relâche. Je ne veux pas donner aux gens qui nous écoutent l'impression que nous n'avons pas ce pouvoir. Nous l'avons. Le whip de l'autre côté a dit qu'il ne nous laisserait pas voyager pendant les semaines de relâche, et je ne pouvais pas respecter sa gestion de son ordre du jour.

J'ai aussi une question de privilège. Les membres du comité ont voté à l'unanimité pour que nous rendions publics les débats qui se sont déroulés à huis clos la semaine dernière, mais cela n'a pas été fait.

Le président : Sénateur Dawson, nous aborderons cette question le moment venu.

Le sénateur Dawson : J'aimerais revenir sur le fait que nous avons le droit de voyager. Nous avons le temps de voyager. Je vois l'honorable présidente du Comité des affaires étrangères. Nous avons des réunions en dehors des heures régulières chaque fois que nous jugeons qu'il y a urgence, et nous pouvons faire la même chose ici. Cela dit, j'appuierai certainement la recommandation du comité de direction pour que nous l'adoptions d'ici la fin avril, et je répète que nous devrions assurément aller dans le Nord de la Colombie-Britannique et que nous accepterons tous les témoins, peu importe d'où ils viennent au pays. Je veux faire avancer les travaux, et je ne veux pas manquer de respect aux témoins en parlant trop longtemps.

[Translation]

Senator Cormier: I have a very brief comment. I want to be very clear that, when I spoke of urgency, I wasn't referring to urgency for the government. I'm not talking about the urgency of the work being carried out in the House of Commons. That's not my responsibility.

As a senator, my responsibility is to ensure that the bills and the work on the bills move forward. This means that we must be able to sit when it seems important to do so. I don't understand why we refuse to sit in the weeks when the Senate isn't sitting.

We're senators appointed to do a job. That's the urgency. The urgency is that we must be equipped to carry out our work. If that means sitting in the weeks when the Senate isn't sitting, we must do so.

Senator Boisvenu: I want to make a comment, but this comment isn't meant to be petty. The Human Rights Committee has just produced work on the rights of criminals and their living conditions. The committee travelled across Canada to hear from witnesses as part of this study. The viability of hundreds of companies is on the line, and thousands of workers may lose their jobs, but they're being forgotten in this whole discussion. I don't understand.

[English]

The Chair: I think we should also make it clear we do have lots of time. We have three weeks in May and four weeks in June. We've got 10 weeks. It isn't a question that there isn't a lot of time to do this, because there is. It is a question of hurrying up, it seems.

I think you wanted to move the motion on April 30, Senator Miville-Dechêne, so you may do so now. Then, if there is no further debate, we will have a vote.

We will get to your question on releasing the in camera report.

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: The steering committee's motion reads as follows:

That the committee hold two full days of public hearings in northern British Columbia no later than mid-April 2019; and that the committee complete clause-by-clause consideration of Bill C-48 no later than Tuesday, April 30, 2019.

[Français]

Le sénateur Cormier : J'aurais un commentaire très bref à faire. Je veux qu'il soit très clair que lorsque j'ai parlé d'urgence, je ne parlais pas d'urgence pour le gouvernement. Je ne parle pas de l'urgence du travail qui est fait à la Chambre des communes. Ce n'est pas ma responsabilité.

Ma responsabilité, en tant que sénateur, est de m'assurer que les projets de loi et les travaux sur les projets de loi avancent. Cela veut dire pouvoir siéger quand il nous semble important de siéger. Je ne comprends donc pas pourquoi nous refusons de siéger les semaines où le Sénat ne siège pas.

Nous sommes des sénateurs nommés pour faire un travail, et c'est là l'urgence. L'urgence, c'est que nous soyons équipés pour faire notre travail; si cela signifie siéger les semaines où le Sénat ne siège pas, nous devons le faire.

Le sénateur Boisvenu : J'aimerais faire un commentaire, mais ce commentaire ne se veut pas mesquin. Le Comité des droits de la personne vient de produire un travail sur les droits des criminels et leurs conditions de vie. Le comité a voyagé partout au Canada pour entendre des témoins dans le cadre de cette étude. Or, il y a des centaines d'entreprises dont la viabilité est remise en question et des milliers de travailleurs qui risquent de perdre leur emploi, mais on les oublie dans tout ce débat. Je ne comprends pas.

[Traduction]

Le président : Je crois que nous devrions également préciser que nous avons beaucoup de temps. Nous avons trois semaines en mai et quatre semaines en juin. Nous avons 10 semaines. Ce n'est pas qu'il n'y a pas beaucoup de temps pour faire cela, car il y a beaucoup de temps. Il semble que le problème, c'est qu'il faut se presser.

Je crois que vous vouliez proposer la motion pour le 30 avril, sénatrice Miville-Dechêne, et vous pouvez donc le faire maintenant. Ensuite, s'il n'y a pas d'autres débats, nous passerons au vote.

Nous aborderons votre question sur la publication du rapport à huis clos le moment venu.

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : La motion du comité directeur se lit comme suit :

Que le comité tienne deux jours complets d'audiences publiques dans le nord de la Colombie-Britannique, au plus tard à la mi-avril 2019, et que le comité complète l'étude article par article du projet de loi C-48 au plus tard le mardi 30 avril 2019.

[English]

Can I make a comment?

The Chair: You can speak to the motion if you wish.

Senator Miville-Dechêne: I was told that if we want to travel, we need to put on the table today a travel plan. I don't know if I should do it afterwards or mention the two places we want to go to, which are Terrace and Prince Rupert.

The Chair: I know we defined it as northern B.C. Could we just say British Columbia no later than April 2019? It's not that I want to make an amendment. It seems to me that northern B.C. excludes, I think, the Nisga'a Nation, which is more towards the central part of the province.

Senator Miville-Dechêne: Does it? I'm sorry.

The Chair: They consider that North. All right.

Senator Miville-Dechêne: It is considered North?

The Chair: Yes, it is considered North.

Senator Miville-Dechêne: Should we add going to Prince Rupert and Terrace?

The Chair: We will have a discussion on where after we adopt these.

We have a motion on the floor. So is there an amendment, Senator Plett, or are you finished?

Senator Plett: I would like to amend only the second part of the motion at this point. I may bring another motion forward later on about travel, but at this point I would like to amend the motion. No, let me, as a matter of fact, put that in the amendment right now. I would like to amend the motion that the committee clause-by-clause ends on May 7.

The Chair: We haven't got to that yet.

Senator Plett: Fair enough, but she has it in her motion. I would like to amend the April 30 part of the motion to May 7, and I would like to amend the travel to northern British Columbia to include that we, as well, take two full days of hearings in the province of Alberta.

The Chair: Is there any discussion? I will call the question on the amendment. So the amendment is the —

[Traduction]

Puis-je faire un commentaire?

Le président : Vous pouvez parler de la motion si vous le souhaitez.

La sénatrice Miville-Dechêne : On m'a dit que si nous souhaitions nous déplacer, nous devions soumettre un plan de voyage aujourd'hui. Je ne sais pas si je devrais le faire après ceci ou mentionner les deux endroits où nous souhaitons aller, c'est-à-dire Terrace et Prince Rupert.

Le président : Je sais que nous avons parlé du Nord de la Colombie-Britannique. Pouvons-nous simplement dire que nous irons en Colombie-Britannique au plus tard en avril 2019? Ce n'est pas que je souhaite apporter une modification. C'est juste qu'il me semble que le Nord de la Colombie-Britannique exclut la nation Nisga'a, qui est plutôt située dans le centre de la province.

La sénatrice Miville-Dechêne : Ah oui? Je suis désolée.

Le président : On considère que c'est dans le Nord de la Colombie-Britannique. D'accord.

La sénatrice Miville-Dechêne : On considère que c'est dans le Nord?

Le président : Oui, on considère que c'est dans le Nord.

La sénatrice Miville-Dechêne : Devrions-nous ajouter que nous allons à Prince Rupert et à Terrace?

Le président : Nous discuterons des destinations après avoir adopté ces motions.

Nous sommes saisis d'une motion. Y a-t-il une modification, sénateur Plett, ou avez-vous terminé?

Le sénateur Plett : À ce moment-ci, j'aimerais seulement modifier la deuxième partie de la motion. Je proposerai peut-être une motion sur les voyages plus tard, mais, à ce moment-ci, j'aimerais modifier la motion. Non, en fait, permettez-moi d'ajouter cela à la modification dès maintenant. J'aimerais modifier la motion pour que l'étude article par article du comité se termine le 7 mai.

Le président : Nous n'avons pas encore abordé cela.

Le sénateur Plett : D'accord, mais elle dit cela dans sa motion. J'aimerais modifier, dans la motion, la date du 30 avril pour la remplacer par le 7 mai, et j'aimerais modifier la partie sur le voyage dans le Nord de la Colombie-Britannique pour préciser que nous prendrons également deux jours complets pour tenir des audiences dans la province de l'Alberta.

Le président : Y a-t-il un débat? Je vais mettre la modification aux voix. Donc, la modification est...

Senator Manning: Chair, can you run it by us again to make sure we are clear?

The Chair: We have a motion that the committee hold two full days of public hearings in northern British Columbia no later than mid-April 2019, and that was amended — I'm paraphrasing the amendment — that we take two full days of travel in Alberta.

Senator Manning: To be clear, are we talking about doing this all in one trip or two different trips?

The Chair: I think we can sort that out after.

On the amendment, all those in favour?

Some Hon. Senators: Yes.

The Chair: All opposed?

Senator Plett: I would like a recorded vote, chair.

The Chair: I will be supporting the amendment.

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

Senator Tkachuk: Supporting the amendment.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Anderson?

Senator Anderson: Not supporting the amendment.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Boisvenu?

Senator Boisvenu: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Bovey?

Senator Bovey: Nay.

The Clerk: The Honourable Senator Cormier?

Senator Cormier: Nay.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Dasko?

Senator Dasko: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Dawson?

Senator Dawson: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Gagné?

Senator Gagné: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Manning?

Le sénateur Manning : Monsieur le président, pouvez-vous la répéter afin que nous comprenions bien?

Le président : Nous avons une motion pour que le comité organise deux jours complets d'audiences publiques dans le Nord de la Colombie-Britannique avant la mi-avril 2019, et cette motion a été modifiée — je paraphrase la modification — pour que nous prenions deux jours complets pour aller en Alberta.

Le sénateur Manning : À des fins de précision, parlons-nous de faire tout cela dans un seul voyage ou dans deux voyages différents?

Le président : Je crois que nous pouvons déterminer cela plus tard.

Tous ceux qui sont pour la modification?

Des voix : Oui.

Le président : Tous ceux qui sont contre?

Le sénateur Plett : J'aimerais un vote par appel nominal, monsieur le président.

Le président : J'appuie la modification.

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

Le sénateur Tkachuk : J'appuie la modification.

Mme Nadeau : L'honorable sénatrice Anderson?

La sénatrice Anderson : Je n'appuie pas la modification.

Mme Nadeau : L'honorable sénateur Boisvenu?

Le sénateur Boisvenu : Oui.

Mme Nadeau : L'honorable sénatrice Bovey?

La sénatrice Bovey : Non.

La greffière : L'honorable sénateur Cormier?

Le sénateur Cormier : Non.

Mme Nadeau : L'honorable sénatrice Dasko?

La sénatrice Dasko : Non.

Mme Nadeau : L'honorable sénateur Dawson?

Le sénateur Dawson : Non.

Mme Nadeau : L'honorable sénatrice Gagné?

La sénatrice Gagné : Non.

Mme Nadeau : L'honorable sénateur Manning?

Senator Manning: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Miville-Dechêne?

Senator Miville-Dechêne: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Oh?

Senator Oh: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Plett?

Senator Plett: Yes.

Ms. Nadeau: Yeas, 5; nays, 7.

The Chair: So the amendment fails.

We will go to the main motion. All those in favour of the main motion?

On division.

Are you going to remove “northern”? You’re going to leave “northern” there.

Senator Miville-Dechêne: We were told the Nisga’a Nation, in northern —

The Chair: Now we go to April 30. Someone will move that? That the committee complete clause-by-clause consideration of the bill no later than Tuesday, April 30, 2019. Are we done? Okay, we’re done.

The question of —

We voted, on division. So we’re done.

On the question that we had a vote on, on the question of privilege, that was a bit problematic on my part. We should have asked for a ruling previous to that because there were people at the first meeting when we moved the motion to make it public. Normally what happens — and that is the rule, actually, of the Senate — that all members must agree. If we don’t do that, then you don’t have any in camera meetings at all because that means that the people that are there have no say about their question of privilege. We consulted with Senator Plett and Senator Manning, and they both said no, so therefore, Senator Dawson, that’s why we did not release the minutes of that meeting.

Senator Dawson: I disagree with your ruling and I might want to submit another proposal because, according to your logic, we shouldn’t be doing what you’re doing now because Senator MacDonald and Senator Simons aren’t here this morning

Le sénateur Manning : Oui.

Mme Nadeau : L’honorable sénatrice Miville-Dechêne?

La sénatrice Miville-Dechêne : Non.

Mme Nadeau : L’honorable sénateur Oh?

Le sénateur Oh : Oui.

Mme Nadeau : L’honorable sénateur Plett?

Le sénateur Plett : Oui.

Mme Nadeau : Le compte est de 5 voix pour la modification et de 7 voix contre.

Le président : La modification est donc rejetée.

Nous voterons maintenant sur la motion principale. Tous ceux qui sont pour la motion principale?

Avec dissidence.

Allez-vous éliminer la mention du Nord? Vous allez laisser la mention du Nord dans la motion.

La sénatrice Miville-Dechêne : On nous a dit que la nation Nisga’a, dans le Nord...

Le président : Nous abordons maintenant la motion sur le 30 avril. Quelqu’un peut-il proposer cette motion? Que le comité termine l’étude article par article du projet de loi au plus tard le mardi 30 avril 2019. Avons-nous terminé? D’accord, nous avons terminé.

La question de...

Nous avons voté, avec dissidence. Nous avons donc terminé.

En ce qui concerne la question sur laquelle nous avons voté, la question de privilège, c’était un peu problématique selon moi. Nous aurions dû demander qu’on rende une décision au préalable, car il y avait des gens à la première réunion, lorsque nous avons proposé la motion visant à rendre cela public. Habituellement, ce qui se produit — en fait, c’est la règle au Sénat —, c’est que tous les membres doivent être d’accord. Si nous ne faisons pas cela, il n’y aura aucune réunion à huis clos, car cela signifie que les personnes présentes n’ont pas voix au chapitre en ce qui concerne leur question de privilège. Nous avons consulté le sénateur Plett et le sénateur Manning, et ils ont tous deux répondu par la négative. C’est donc la raison pour laquelle, sénateur Dawson, nous n’avons pas publié le procès-verbal de cette réunion.

Le sénateur Dawson : Je ne suis pas d’accord avec votre décision et il se peut que je souhaite présenter une autre proposition, car, selon votre logique, nous ne devrions pas faire ce que vous êtes en train de faire maintenant, car le sénateur

and they voted for releasing the information. You're telling me because some people are absent, we are not allowed to revisit a motion. This committee unanimously adopted a motion. You decided unilaterally that you were not respecting the decisions of this committee.

The Chair: I didn't decide that unilaterally. I consulted with the clerk's office and with the clerks, and the ruling was that their interpretation of the rules — and is I agree with them — is that it requires all senators that were at the meeting itself. We can't make a motion that affects people that were not there, and I agree with that. Otherwise, we have no privilege. We have no idea what will happen when we remove. Even if we're no longer on the committee a year from now, someone could do that. That's caused a lot of controversy in the past, and that removes privilege period and none of us have privilege.

Senator Dawson: In that case, since there is confusion about what Senator Plett and Senator Manning did or did not say, they are here today and they can free you from the obligation of not publishing, if they are ashamed of what they said and they don't want it published. I don't mind if they say they will have a veto. Maybe it's true. I don't necessarily —

The Chair: Don't interpret what they said.

Senator Dawson: They're here today and you can ask them if they are ready to cooperate with the committee and release what was said last week.

The Chair: They have said no.

Senator Dawson: I'm asking them here in public. I know in private you're allowed to say all kinds of things. I'm asking them here in public to say they don't want to release what they said in private.

Senator Plett: First of all, Senator Dawson has no right to ask me why I did something. However, I am not ashamed of what I said in private and I am prepared, if the committee will release me alone, that my portion of all of those minutes be released to the public. There were things that other people said that I was quite adamant should have stayed in camera. These were comments made about speaking in private versus in camera. So no, I do not agree with releasing that transcript. That is why I said to the chair when he asked me, because the chair said he had been told by the clerk that this is what had to be done. It's not the same as Senator MacDonald and — I don't know who the other member was that you said was missing today. It's entirely different. There is a new issue being discussed here, not something that happened at a previous meeting in camera. No, I am not ashamed of anything I said either in camera or in public,

MacDonald et la sénatrice Simons ne sont pas présents ce matin, et ils ont voté pour rendre l'information publique. Vous me dites que parce que certaines personnes sont absentes, nous ne pouvons pas revenir sur une motion. Le comité a adopté une motion à l'unanimité. Vous avez décidé, de façon unilatérale, de ne pas respecter les décisions du comité.

Le président : Je n'ai pas pris cette décision de manière unilatérale. J'ai consulté le bureau du greffier et les greffiers, et la décision qui a été rendue, c'est que selon leur interprétation des règles — et je suis d'accord avec eux —, c'est qu'il faut avoir tous les sénateurs qui ont participé à cette réunion. Nous ne pouvons pas adopter une motion qui touche des personnes qui n'étaient pas présentes, et je suis d'accord avec cela. Autrement, nous n'avons pas de privilège. Nous n'avons aucune idée de ce qui va se produire par la suite. Même si nous ne faisons plus partie du comité dans un an, quelqu'un pourrait faire cela. Cela a déjà soulevé une grande controverse, et cela élimine la période de privilège, et aucun d'entre nous n'a de privilège.

Le sénateur Dawson : Dans ce cas, étant donné qu'il y a confusion au sujet de ce qu'ont dit ou n'ont pas dit le sénateur Plett et le sénateur Manning, ils sont ici aujourd'hui, et ils peuvent vous libérer de l'obligation de ne pas rendre l'information publique, s'ils ont honte de ce qu'ils ont dit et s'ils ne veulent pas que cela soit publié. Cela ne me dérange pas s'ils disent qu'ils auront un droit de veto. C'est peut-être vrai. Je ne...

Le président : N'interprétez pas ce qu'ils ont dit.

Le sénateur Dawson : Ils sont ici aujourd'hui, et vous pouvez leur demander s'ils sont prêts à coopérer avec le comité et à divulguer ce qui a été dit la semaine dernière.

Le président : Ils ont dit non.

Le sénateur Dawson : Je leur pose la question publiquement. Je sais qu'on peut dire toutes sortes de choses en privé. Je leur demande de dire publiquement qu'ils ne veulent pas divulguer ce qu'ils ont dit en privé.

Le sénateur Plett : Premièrement, le sénateur Dawson n'a absolument pas le droit de me demander pourquoi j'ai fait quelque chose. Cela dit, je n'ai pas honte de ce que j'ai dit en privé et je suis prêt, si le comité veut publier ce que moi seul ai dit, uniquement, à ce que ma partie de qui est consigné au compte rendu soit publiée. Cependant, je tiens vraiment à ce que certaines choses que d'autres personnes ont dites restent confidentielles. Il y a des commentaires qui ont été faits sur ce qu'on dit en privé plutôt qu'à huis clos. Donc, non, je ne suis pas d'accord pour que toute la transcription soit publiée. C'est la raison pour laquelle j'ai dit non au président quand il m'a posé la question, parce que le président m'a dit que, selon les dires de la greffière, c'est ce qu'il faut faire. Ce n'est pas ce que disait le sénateur MacDonald et... Je ne sais plus qui était l'autre sénateur qui serait absent aujourd'hui. C'est totalement différent.

and I stand by the vote that I gave the clerk — not the chair, the clerk — that I do not agree with that transcript becoming public.

Senator Miville-Dechêne: I do not agree with your decision on this matter in the sense that it seems to me that — and I reread everything that was done in camera — there was nothing there that threatened reputation or threatened private lives, so it seems to me that it could be published.

More to the point, I want to table another motion to answer the worry that we do not hear enough witnesses, and here's the text of my motion, if I can?

The Chair: We want to finish this. Is everybody fine? We're done. We're not releasing the —

Senator Miville-Dechêne: Well, we should release.

The Chair: I'm saying the *Rules of the Senate* are what they are. That's what the *Rules of the Senate* are. Senator Miville-Dechêne, as far as I'm concerned, the case is closed. You want to move a motion?

Senator Miville-Dechêne: Considering that it is essential to hear witnesses from Alberta, Saskatchewan and all other regions that have concerns about Bill C-48, I move that the committee seeks permission to extend its meeting hours on Tuesday, March 19, 2019, and Wednesday, March 20, 2019. For the sake of clarity, I will say it in French, please.

[Translation]

Considering that it is essential to hear witnesses from Alberta, Saskatchewan and all other regions that have concerns about Bill C-48, I move that the committee seeks permission to extend its meeting hours on Tuesday, March 19, 2019, and Wednesday, March 20, 2019.

[English]

As many other committees have done, we would then take advantage of the week we are sitting in March to have longer hours. I was in the Defence Committee yesterday for Bill C-71, and they were sitting long hours, so it seems that it's normal practice to do that.

The Chair: That committee is a bit different, Senator Miville-Dechêne, because they only meet once a week. I've been on that committee, and we do sit long hours because we make up in one day what normally takes other committees two days.

On discute là d'un tout nouvel enjeu, et non d'une chose qui s'est passée lors d'une réunion précédente à huis clos. Non, je n'ai pas honte de ce que j'ai dit à huis clos ou en public, et j'assume le vote que j'ai signifié à la greffière, non pas au président mais à la greffière, selon lequel je ne suis pas d'accord pour que la transcription soit rendue publique.

La sénatrice Miville-Dechêne : Je ne suis pas d'accord avec votre décision sur cette question, parce qu'il me semble — et j'ai relu tout ce qui a été dit à huis clos — qu'il n'y a rien là qui menace la réputation ou la vie privée de quiconque, donc j'ai l'impression que ce pourrait être publié.

Pour en revenir à la question, j'aimerais déposer une autre motion afin de répondre à l'inquiétude selon laquelle nous n'entendrions pas assez de témoins. Voici le texte de ma motion, si vous me le permettez.

Le président : Nous voulons finir cela d'abord. Est-ce que tout le monde est d'accord? Nous avons fini. Nous ne publierons pas la...

La sénatrice Miville-Dechêne : Nous devrions la publier.

Le président : Je vous cite le *Règlement du Sénat* tel qu'il est. C'est ce que dicte le *Règlement du Sénat*. Sénatrice Miville-Dechêne, en ce qui me concerne, le dossier est clos. Vous vouliez déposer une motion?

La sénatrice Miville-Dechêne : Compte tenu du fait qu'il est essentiel d'entendre des témoins de l'Alberta, de la Saskatchewan et de toute autre région concernée par le projet de loi C-48, je propose que le comité demande l'autorisation de prolonger ses heures de séance le mardi 19 mars 2019 et le mercredi 20 mars 2019. Pour que ce soit bien clair, je le répéterai en français, si vous le voulez bien.

[Français]

Compte tenu du fait qu'il est essentiel d'entendre des témoins de l'Alberta, de la Saskatchewan et de toute autre région concernée par le projet de loi C-48, je propose que le comité demande l'autorisation de prolonger ses heures de séance le mardi 19 mars 2019 et le mercredi 20 mars 2019.

[Traduction]

Comme bien d'autres comités en ont convenu avant nous, nous profiterions de notre semaine de séance de mars pour siéger plus longtemps. J'ai participé à une séance du Comité de la défense hier, sur le projet de loi C-71, et il a prolongé ses heures de séance, donc il semble assez normal de le faire.

Le président : Ce comité est un peu différent, sénatrice Miville-Dechêne, parce qu'il ne se réunit qu'une fois par semaine. J'y ai déjà siégé, et nous y prolongions nos heures parce que nous voulions faire en une journée ce que les autres comités font habituellement en deux jours.

Senator McCoy: I would like some clarification as to what your intention is. Are you suggesting that — I don't know how long, and then I have some other comments, but first of all, what's in your mind as to extended hours?

Senator Miville-Dechêne: Having more witnesses heard.

Senator McCoy: How long would you be thinking of sitting?

Senator Miville-Dechêne: It depends on the witnesses we can gather at that particular time, so that's why was leaving the flexibility of the extension as opposed to saying one or two hours more. I would say that, in the Defence Committee, they are sitting much more than four hours per week. They have had extended sessions of work. This is done in other committees, and it permits having more witnesses heard. I believe what I heard on the other side is that you want witnesses to be heard on this particular bill, so I'm giving you a way to hear more witnesses with this motion.

The Chair: That was a good point, Senator McCoy, because on Tuesday we have Senate caucus starting at 11:45, so that gives us 15 minutes on Tuesday. We already sit from 9:30 to 11:30, so that only gives us 15 minutes. Just to let you know that would not —

Senator Miville-Dechêne: We have Wednesday evenings.

The Chair: I know we have Wednesday evenings.

Senator Manning: With all due respect to everyone around the table, we should try to hear from the witnesses that are already here.

The Chair: That's what I would like to do.

Senator Plett: I will echo Senator Manning's comments.

I think we need to find out who all the witnesses are. There is absolutely no urgency in passing a motion as to what we do on March 19. I think the steering committee can come up with a work plan and decide how many witnesses we have. I am very much in favour of hearing all the witnesses that we can, especially from the provinces that many people here are choosing to ignore. I am hoping that they will apply and come here. At that point, steering will present a proposal.

Most certainly, we cannot do it on Tuesday, as you state, chair, because we have a caucus meeting. It would have to be done on Wednesday.

La sénatrice McCoy : J'aimerais que vous précisiez votre intention. Proposez-vous que... Je ne sais pas à combien de temps vous pensez, puis j'aurai d'autres observations à faire, mais premièrement, qu'avez-vous en tête lorsque vous parlez de prolongation?

La sénatrice Miville-Dechêne : Que nous entendions plus de témoins.

La sénatrice McCoy : Combien de temps voudriez-vous que nous siégions?

La sénatrice Miville-Dechêne : Tout dépend des témoins que nous pourrions rassembler à ce moment-là, c'est pourquoi j'ai choisi une formulation ouverte plutôt que de demander une ou deux heures de plus. Je vous dirais que le Comité de la défense siège beaucoup plus que quatre heures par semaine. Il tient des séances de travail prolongées. D'autres comités le font aussi, cela permet d'entendre un plus grand nombre de témoins. Il me semble avoir compris que les sénateurs de l'autre côté veulent entendre des témoins sur ce projet de loi, donc je vous offre l'occasion d'en entendre davantage grâce à cette motion.

Le président : C'est un bon point, sénatrice McCoy, parce que le mardi, le caucus du Sénat commence à 11 h 45, ce qui ne nous laisse que 15 minutes. Nous siégeons déjà de 9 h 30 à 11 h 30, donc cela ne nous laisse que 15 minutes. Je dois vous dire que cela ne pourrait pas...

La sénatrice Miville-Dechêne : Nous avons le mercredi soir.

Le président : Je sais que nous avons le mercredi soir.

Le sénateur Manning : En toute déférence pour les personnes ici présentes, nous devrions essayer d'écouter les témoins qui sont là.

Le président : C'est ce que j'aimerais.

Le sénateur Plett : Je suis d'accord avec le sénateur Manning.

Je pense que nous avons besoin de savoir qui seront les témoins. Il n'y a absolument aucune urgence à adopter une motion sur ce que nous ferons le 19 mars. Je pense que le comité de direction pourrait préparer un plan de travail et décider combien de témoins nous entendrions. Je souhaite moi aussi vraiment entendre tous les témoins que nous pouvons, particulièrement des provinces que beaucoup de personnes ici choisissent d'ignorer. J'espère qu'ils se manifesteront pour venir témoigner. Ensuite, le comité de direction pourra nous présenter une proposition.

C'est certain que nous ne pourrions pas le faire mardi, comme vous l'avez dit, monsieur le président, parce qu'il y a une réunion du caucus. Il faudrait le faire mercredi.

The senator points out that because the Defence Committee is doing something, that makes it normal. No. One committee doing something does not make it normal. I happen to be on that committee, and I happen to support the sitting of more time there because we had determined, by a work plan that was properly submitted, that we needed more time. In fact, we have not had a request there to travel, in reference to somebody else saying before, "Well, then every committee would travel." Not every committee needs to travel. Nothing is necessarily normal in this case. If the steering committee determines that sitting extra hours is desirable, they will present a work plan that would require that, and it can be debated, discussed and voted on at that point.

The Chair: Are you good with that, senator? Do you want it decided here, even though on Tuesday we can't meet longer anyway?

Senator Miville-Dechêne: There is Wednesday.

The Chair: You said Tuesday and Wednesday. You gave two days. I'm trying to help you out here.

Senator Miville-Dechêne: We can't start earlier, but we can finish later on Tuesday.

Senator Plett: We already have the right to do that by one hour.

The Chair: Yes, we do have a right.

Senator Miville-Dechêne: March 19 looks really far, but it's the next week we are sitting. That's why I think we should solve this.

The Chair: We can sit an extra hour on Wednesday.

Senator Miville-Dechêne: Can we vote on that?

Senator Plett: It doesn't have to be.

Senator Miville-Dechêne: Is there any problem with voting on that?

Senator Plett: Why would you vote on something that is irrelevant?

Senator Miville-Dechêne: It's not irrelevant.

The Chair: Let's have some order here. We're intruding on the time of the witnesses we now have. You didn't have to move this, but if you did, that's fine.

La sénatrice soutient que, parce que le Comité de la défense fait quelque chose, c'est normal. Non. Ce n'est pas parce qu'un comité fait quelque chose que cela devient normal. Il se trouve que je siége à ce comité et même que je suis d'accord pour prolonger ses heures de séance, parce que nous avons déterminé au préalable, selon un plan de travail soumis en bonne et due forme, que nous avons besoin de plus de temps. En fait, on ne nous a pas demandé de partir en voyage, comme quelqu'un d'autre l'a dit avant moi, parce que tous les comités devraient voyager. Non, ce ne sont pas tous les comités qui ont besoin de voyager. Rien n'est nécessairement normal ici. Si le comité de direction détermine qu'il est souhaitable de prolonger nos heures de séance, il nous présentera un plan de travail en ce sens, puis nous pourrions en débattre et voter.

Le président : Est-ce que cela vous convient, sénatrice? Voulez-vous que nous tranchions tout de suite, même si nous ne pouvons pas nous réunir plus longtemps le mardi de toute façon?

La sénatrice Miville-Dechêne : Il y a le mercredi.

Le président : Vous dites mardi et mercredi dans votre motion. Vous avez mentionné les deux jours. J'essaie de vous aider.

La sénatrice Miville-Dechêne : Nous pourrions commencer plus tôt, mais nous ne pouvons effectivement pas terminer plus tard le mardi.

Le sénateur Plett : Nous avons déjà le droit de prolonger la séance d'une heure.

Le président : Oui, nous en avons le droit.

La sénatrice Miville-Dechêne : Le 19 mars semble vraiment loin, mais c'est la prochaine semaine où nous siégerons. C'est la raison pour laquelle je crois que nous devrions régler cela aujourd'hui.

Le président : Nous pourrions siéger une heure de plus le mercredi.

La sénatrice Miville-Dechêne : Pouvons-nous voter là-dessus?

Le sénateur Plett : Ce n'est pas nécessaire.

La sénatrice Miville-Dechêne : Y a-t-il un problème à ce que nous votions là-dessus?

Le sénateur Plett : Pourquoi voudriez-vous voter sur quelque chose d'inutile?

La sénatrice Miville-Dechêne : Ce n'est pas inutile.

Le président : Du calme. Nous sommes en train d'empiéter sur le temps des témoins qui sont ici aujourd'hui. Vous n'avez pas besoin de proposer cette motion, mais puisque vous l'avez fait, c'est bon.

Senator McCoy: I have another practical point to make, if I may. First of all, thank you for thinking of ways of seeing and hearing from as many people as possible. The other consideration is giving as many people as possible the time we need with each of the witnesses in order to fully hear what they have to say. I had the misfortune of being in a committee meeting last week with two of the most important voices in the future of energy in this country, our low carbon future in this country. They were there for such a time that committee members, let alone others attending that weren't members of the committee, only had one chance to ask questions, and they ran out of time to ask their supplemental questions. That's not sufficient on a bill of this import. In scheduling, we can't have 16 witnesses in three hours. I would ask our steering committee and clerks, as they are organizing the work plan, to take practical considerations into account and make this hearing substantive and not just a once-over, if I may put it that way.

The Chair: Senator Miville-Dechêne, do you want to make it that on March 20 we extend time? We can't on March 19. On our own, we can on March 20 do it for an extra hour.

Senator Miville-Dechêne: We can before or after?

The Chair: We can extend after.

Senator Miville-Dechêne: On Tuesday, at 11:30?

The Chair: I don't want to interfere with other people who have meetings on Tuesday morning, because there are other people who have meetings.

Senator Miville-Dechêne: At 11:30?

The Chair: We have Senate caucus at 11:45. I don't mind if we go later on Wednesday night. That doesn't bother me.

Senator Miville-Dechêne: In the morning? We could start at 8 a.m. on Tuesday.

The Chair: I have to check with all the senators to make sure that we can start at that time.

Senator Miville-Dechêne: We can ask.

La sénatrice McCoy : J'ai une autre question pratique à souligner, si vous me le permettez. Premièrement, je vous remercie de réfléchir à des moyens de voir et d'entendre le plus grand nombre de personnes possible. L'autre considération consiste à donner au plus grand nombre de personnes possible le temps nécessaire à chaque témoin pour que nous puissions entendre tout ce qu'il a à dire. J'ai eu la malchance de participer à une séance de comité, la semaine dernière, où comparaissaient deux des voix les plus importantes pour l'avenir de l'énergie dans ce pays, pour notre avenir à faibles émissions de carbone. Les témoins ont eu si peu de temps que les membres du comité, et c'est sans parler des autres personnes présentes qui n'étaient pas membres du comité, n'ont eu qu'une occasion de leur poser des questions et qu'ils ont manqué de temps pour leur poser des questions complémentaires. Ce n'est pas suffisant pour l'étude d'un projet de loi de cette importance. Nous ne pouvons pas prévoir entendre 16 témoins en trois heures. Je demanderais donc à notre comité de direction et au personnel de tenir compte de ces considérations pratiques dans l'organisation du plan de travail pour qu'on puisse aller au fond des choses plutôt que de tenir une séance de surface où l'on entend tout le monde à la hâte, si je peux le dire ainsi.

Le président : Sénatrice Miville-Dechêne, voulez-vous amender la motion pour que nous prolongions nos heures de séance le 20 mars? Nous ne pouvons pas le faire le 19. De notre propre chef, nous pouvons décider de siéger une heure de plus le 20 mars.

La sénatrice Miville-Dechêne : Nous pouvons prolonger la séance en commençant plus tôt ou en terminant plus tard, non?

Le président : Nous pouvons la prolonger à la fin.

La sénatrice Miville-Dechêne : Le mardi, à 11 h 30?

Le président : Je ne veux pas empiéter sur l'horaire de ceux qui ont des réunions le mardi matin, parce qu'il y a d'autres personnes qui ont des réunions.

La sénatrice Miville-Dechêne : À 11 h 30?

Le président : Nous avons le caucus du Sénat à 11 h 45. Cela ne me dérange pas de siéger plus tard le mercredi soir. Je n'y vois pas d'inconvénient.

La sénatrice Miville-Dechêne : Et le matin? Nous pourrions commencer à 8 heures le mardi.

Le président : Je devrai vérifier auprès de tous les sénateurs si nous pouvons commencer à 8 heures.

La sénatrice Miville-Dechêne : Nous pouvons le leur demander.

The Chair: Senator MacDonald, my deputy chair, is not even here. You can go ahead and move the motion. I would like you to eliminate March 19 and go to March 20. That would make sense, if you want to make it.

Senator Cormier: I thought that today we would have the witness list with the work plan. I thought we were supposed to decide on the work plan with the witnesses. Was I wrong?

The Chair: We are trying as hard as we can, Senator Cormier.

Senator Cormier: Has steering had the chance to decide on a witness list?

The Chair: No.

Senator Miville-Dechêne: We should decide.

Senator Cormier: The only thing I want to say is that I do agree with the motion because I think it's important that we meet the witnesses, but because I don't have the list before me, I don't know how many hours. I don't know what it means. I agree that we must expand. That's what I want to say. The witness list is very important for me to make decisions on the future work of the committee.

The Chair: People have submitted witness lists. Letters are going out to these people. They will have to reply. We have time for this. That's what we have right now.

We have a motion on the floor to extend the time on the Wednesday night, March 20.

Senator Miville-Dechêne: Tuesday and Wednesday.

Senator Plett: We can't do it on Tuesday. We have Senate caucus.

Senator Miville-Dechêne: Not in the morning. We start here at 9:30. We can start before 9:30.

The Chair: We still have to seek permission.

Senator Miville-Dechêne: Yes, that's what my motion says, seek permission.

The Chair: Okay.

Senator Plett: I think the motion should then be clarified to start earlier on Tuesday and extend on Wednesday. I may be wrong in my saying "extending" means going past. We are not in favour of extending on Tuesday. If you're suggesting starting at 8 a.m. on Tuesday, maybe you should at least clarify your

Le président : Le sénateur MacDonald, qui est mon vice-président, n'est même pas ici. Vous pouvez proposer votre motion. J'aimerais qu'on en élimine le 19 mars et qu'on se limite au 20 mars. Ce serait logique, si vous êtes prête à l'accepter.

Le sénateur Cormier : Je pensais que nous recevriions aujourd'hui la liste des témoins et le plan de travail. Je pensais que nous étions censés décider du plan de travail et des témoins. Est-ce que je me trompe?

Le président : Nous essayons très fort d'y arriver, sénateur Cormier.

Le sénateur Cormier : Le comité de direction a-t-il eu la chance de décider d'une liste de témoins?

Le président : Non.

La sénatrice Miville-Dechêne : Nous devrions en décider.

Le sénateur Cormier : La seule chose que je veux dire, c'est que je suis d'accord avec la motion, parce qu'il me semble important de rencontrer les témoins, mais, comme je n'en ai pas la liste sous les yeux, je ne sais pas de combien d'heures nous avons besoin. Je ne sais pas ce que cela représente. Je conviens qu'il faudra prolonger nos séances. C'est tout ce que je veux dire. Cependant, il est très important pour moi de voir la liste des témoins pour pouvoir prendre des décisions sur les travaux futurs du comité.

Le président : Les listes de témoins nous ont été soumises. Nous leur avons envoyé des lettres. Nous attendons leurs réponses. Nous avons encore du temps. Pour l'instant, c'est ce que nous savons.

Nous devons maintenant nous prononcer sur une motion afin de prolonger notre séance du mercredi soir 20 mars.

La sénatrice Miville-Dechêne : Le mardi et le mercredi.

Le sénateur Plett : Nous ne pouvons pas la prolonger le mardi. Nous avons le caucus du Sénat.

La sénatrice Miville-Dechêne : Pas le matin. Nous commençons à 9 h 30. Nous pourrions commencer plus tôt.

Le président : Nous devons toujours en demander la permission.

La sénatrice Miville-Dechêne : Oui, c'est le but de ma motion, d'obtenir votre permission.

Le président : Très bien.

Le sénateur Plett : Je pense qu'il faudrait clarifier la motion, alors, et proposer de commencer plus tôt le mardi et de finir plus tard le mercredi. Je me trompe peut-être quand je dis que « prolonger » sous-entend de siéger plus tard. Nous ne sommes pas d'accord pour siéger plus tard le mardi. Si vous proposez que

motion that we start at 8 a.m. on Tuesday and extend the sitting on Wednesday.

Senator Miville-Dechêne: We can do that. For me, “extension” means at one end or the other.

Senator Plett: It doesn’t to me. What time would you like to start on Tuesday?

The Chair: We have witnesses. We are going to have to call them back to another meeting. We have already wasted that time with this motion, senator.

All those in favour of extending the time on March 19 and 20, please raise your hands. All those opposed? The motion carries.

We were going to have a discussion on travel. Do we have any idea on the two cities that we should go to on this?

Senator Miville-Dechêne: Since we have two days, the idea was to have two full days of hearings and to travel to Prince Rupert and Terrace.

The Chair: I’m fine with that. Does anyone have a problem with those two?

Senator McCoy: Why Terrace?

Senator Miville-Dechêne: Obviously, we want to meet with many natives. It’s more convenient to have two places to do so because of where they are located.

Senator McCoy: How far is Terrace from Fort St. John?

Senator Miville-Dechêne: It’s a bus ride, but I’m not sure it’s a doable bus ride.

Ms. Nadeau: It’s an hour and a half between Terrace and Prince Rupert.

Senator McCoy: Terrace and Fort St. John, I said.

Ms. Nadeau: I haven’t looked into that option.

Senator McCoy: Fort St. John is where industry is, if you want to balance it out.

The Chair: Does anyone mind adding Fort St. John? Two days. Maybe we will need more time. Why don’t we see if we can do it and then try to present a plan back. Why don’t we have two plans, one for the two, and then add the third one to it and see what that means? We can then discuss at steering and bring it

nous commençons à 8 heures le mardi, il faudrait peut-être au moins corriger la motion et y écrire que nous commencerions à 8 heures le mardi, puis que nous prolongerions la séance du mercredi.

La sénatrice Miville-Dechêne : Nous pouvons faire cela. Pour moi, « prolongation » sous-entend que ce peut être au début ou à la fin.

Le sénateur Plett : Pas pour moi. À quelle heure voudriez-vous que nous commençons le mardi?

Le président : Nous avons des témoins ici. Nous devons les convoquer de nouveau. Nous avons déjà perdu beaucoup de temps avec cette motion.

Que tous ceux qui sont pour la proposition de prolonger les séances des 19 et 20 mars lèvent la main. Tous ceux qui sont contre? La motion est adoptée.

Nous devons discuter d’un possible voyage. Avons-nous une idée des deux villes où nous devrions nous rendre?

La sénatrice Miville-Dechêne : Comme nous avons prévu deux jours, l’idée était de tenir deux journées pleines de séances et de nous rendre à Prince Rupert et à Terrace.

Le président : Cela me convient. Est-ce que ces deux villes posent problème à quelqu’un?

La sénatrice McCoy : Pourquoi Terrace?

La sénatrice Miville-Dechêne : De toute évidence, nous voulons rencontrer beaucoup d’Autochtones. C’est plus commode de nous rendre à deux endroits différents en raison de l’endroit où ils vivent.

La sénatrice McCoy : À quelle distance Terrace se trouve-t-elle de Fort St. John?

La sénatrice Miville-Dechêne : Cela se fait en autobus, mais je ne suis pas certaine que ce soit réaliste.

Mme Nadeau : Il faut une heure et demie pour se rendre à Terrace depuis Prince Rupert.

La sénatrice McCoy : Je vous demandais combien de temps dure le trajet entre Terrace et Fort St. John.

Mme Nadeau : Je n’ai pas examiné cette option.

La sénatrice McCoy : C’est à Fort St. John que se trouve l’industrie, si l’on veut que ce soit équilibré.

Le président : Verriez-vous un inconvénient à ajouter Fort St. John à la liste? Nous avons prévu deux jours. Nous aurions peut-être besoin de plus de temps. Pourquoi n’évaluerions-nous pas si c’est possible, après quoi nous pourrions vous présenter un nouveau plan. Pourquoi n’aurions-nous pas deux plans, un avec

forward. Is that okay? All right. I can't stand it. We actually agreed on something.

We have got witnesses to hear, so I am going to go right to that. These are important witnesses.

You are going to prepare a budget; right?

Ms. Nadeau: I'll prepare a budget and bring it back to the full committee tomorrow. I'll have two separate budgets with two options.

The Chair: That sounds good.

This morning we're going to call, from the Chamber of Shipping, Robert Lewis-Manning, President; and from the Canadian Association of Petroleum Producers, Tim McMillan, President and Chief Executive Officer.

Witnesses, you may have to come back. We're done here at 11:30. We apologize for that. We thank you very much for coming early, just in case we finished earlier.

Did you have a preference on who starts?

Tim McMillan, President and Chief Executive Officer, Canadian Association of Petroleum Producers: Good morning and thank you, honourable chair and committee members. As president and CEO of the Canadian Association of Petroleum Producers, I'm happy to be here to give some thoughts on this bill.

Our association represents 80 per cent of the oil and gas produced in Canada from offshore, from the East Coast right through the Western Canada Sedimentary Basin to British Columbia. We also represent the largest private sector investor in the Canadian economy. The oil and gas industry invested \$41 billion last year into the Canadian economy.

Bill C-48, the Oil Tanker Moratorium Act, seeks to impose an oil tanker moratorium on Canada's north coast. It is our view that this legislation is harmful to Canada. We do not support it, we do not think that science supports it, and it's inconsistent with government's stated goals, including those related to reconciliation. We also think it's damaging to the middle class. Over half a million Canadians work in the oil and gas industry in Canada.

We think it has already had a detrimental effect on Canada's global reputation and, if passed, will have a further negative effect. We are being seen as a country that can't get major projects done despite having world-class resources, a

deux villes, un autre avec trois, pour voir ce que cela représente? Nous pourrions ensuite en discuter au comité de direction et vous soumettre quelque chose. Êtes-vous d'accord? Très bien. Je n'en reviens pas. Nous venons de nous entendre sur quelque chose.

Nous avons des témoins à entendre, donc je vais leur céder la parole sans plus tarder. Ce sont des témoins importants.

Vous préparerez un budget, n'est-ce pas?

Mme Nadeau : Je préparerai un budget et le soumettrai au comité plénier demain. Je préparerai deux budgets séparés, pour les deux options.

Le président : C'est très bien.

Ce matin, nous invitons à comparaître Robert Lewis-Manning, président de la Chamber of Shipping, ainsi que Tim McMillan, président et chef de la direction de l'Association canadienne des producteurs pétroliers.

Messieurs les témoins, il se pourrait que vous deviez revenir. Nous ne pouvons pas siéger au-delà de 11 h 30. Nous nous en excusons. Nous vous remercions infiniment d'être arrivés si tôt, au cas où nous aurions fini plus tôt.

Avez-vous une préférence quant à celui qui commencera?

Tim McMillan, président et chef de la direction, Association canadienne des producteurs pétroliers : Bonjour et merci, honorable président et mesdames et messieurs les membres du comité. À titre de président et chef de la direction de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, je suis heureux d'être ici pour vous faire part de quelques réflexions sur ce projet de loi.

Les sociétés que représente notre association produisent 80 p. 100 du pétrole et du gaz canadiens, depuis les plateformes extracôtières, la côte Est, jusque dans le bassin sédimentaire de l'Ouest du Canada et en Colombie-Britannique. Nous sommes également le plus grand investisseur du secteur privé dans l'économie canadienne. L'industrie pétrolière et gazière a investi 41 milliards de dollars dans l'économie canadienne l'an dernier.

Le projet de loi C-48, Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers, vise à imposer un moratoire aux pétroliers sur la côte Nord du Canada. Nous sommes d'avis que ce projet de loi nuira au Canada. Nous ne l'appuyons pas, nous ne croyons pas qu'il soit fondé sur la science et nous le jugeons contraire aux objectifs que le gouvernement s'est fixés, y compris en matière de réconciliation. Nous croyons en outre qu'il causera du tort à la classe moyenne. Plus d'un demi-million de Canadiens travaillent dans l'industrie pétrolière et gazière au Canada.

Nous croyons qu'il ternit déjà la réputation du Canada dans le monde et que s'il est adopté, ce sera pire encore. On voit le Canada comme un pays où il est impossible de réaliser de grands projets, malgré la présence de ressources exceptionnelles, d'une

sophisticated workforce and high environmental and regulatory standards. We are also seen as a country that continues to find ways to limit our ability to get those products to growing demand centres around the world.

Canada has the world's third-largest crude oil resources and we are recognized as the premier producer. We do it safely and environmentally responsibly. Canada has a world-class reputation.

Today, virtually all of Canada's exports go to one customer, the United States. Due to several factors, we have been selling our products at increasing discounts to that single customer. Over the last few years, we have seen the differentials blow out.

I checked the world price for oil this morning, and today it is about \$65 a barrel. West Texas, the price we get if we can get the oil down to our largest customer, is \$55 a barrel. Unfortunately, because we only have one customer and we have insufficient access to them, today we are getting \$38 a barrel for Western Canadian Select. This is having a substantial effect on investment, field activity and employment, meaning that families are losing opportunity and income. This is the current consequence of poor market access: lost revenues that could have supported better quality of life for Canadians.

I also want to highlight for the committee that demand for crude oil continues to rise globally. The International Energy Agency puts out a forecast between now and 2040. In each year between now and then, we're seeing substantial increases in crude demand. That demand is today being increasingly supplied by the Middle East, Nigeria and Azerbaijan. Canada has continued to struggle to get to the new and growing markets of India and China. Those two countries will make up the lion's share of global demand growth.

Global investment in oil and gas continues to rise as well. Last year in the U.S. alone it rose by almost 10 per cent. Canada lost investment again last year.

I'm going to speak briefly about tanker safety. My colleague, who will also be presenting, will know that file better than me. In Canada, any product that moves by any form of transportation has to be done safely. Crude oil most certainly falls into a responsible product that gets taken by road, pipeline, rail and ship, and when it does, it has to meet the high environmental and regulatory standards in Canada. We most certainly expect that because so much of our oil is imported by tanker into Eastern Canada. If you fill up your gas tank today in this city or in any city in Quebec or Atlantic Canada, the shipping rules have

main-d'œuvre très qualifiée et de normes environnementales et réglementaires élevées. On nous voit aussi comme un pays qui trouve continuellement des moyens de limiter son aptitude à transporter ses produits jusque dans les grands centres du monde où la demande est en croissance.

On trouve au Canada la troisième plus grande réserve de pétrole brut au monde, et nous en sommes le plus grand producteur. Nous l'exploitons de manière sécuritaire et responsable pour l'environnement. Le Canada a une réputation de choix dans le monde.

À l'heure actuelle, pratiquement toutes les exportations du Canada sont destinées à un seul et même client, les États-Unis. Pour plusieurs raisons, nous vendons nos produits à des prix toujours plus bas au même consommateur. Depuis quelques années, les écarts de prix ont explosé.

J'ai vérifié le prix mondial du pétrole ce matin, et il se situait à environ 65 \$ le baril. West Texas nous offre 55 \$ le baril si nous arrivons à transporter notre pétrole jusqu'à notre consommateur le plus important. Malheureusement, comme nous n'avons qu'un client et que nous n'y avons pas suffisamment accès, nous ne pouvons obtenir aujourd'hui que 38 \$ le baril de Western Canadian Select. Cela a un effet profond sur l'investissement, l'activité pétrolière et l'emploi et représente autant d'occasions et de revenus perdus pour les familles canadiennes. C'est la conséquence actuelle d'un faible accès au marché : nous perdons des revenus qui pourraient contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens.

Je tiens aussi à mentionner au comité que la demande pour le pétrole brut continue d'augmenter dans le monde. L'Agence internationale de l'énergie établit des prévisions jusqu'à 2040. Chaque année, d'ici là, la demande pour le pétrole brut devrait augmenter considérablement. L'approvisionnement est de plus en plus assuré par le Moyen-Orient, le Nigeria et l'Azerbaïdjan. Le Canada continue d'avoir du mal à accéder aux nouveaux marchés en croissance de l'Inde et de la Chine. Ces deux pays représenteront pourtant la part du lion de la croissance mondiale de la demande.

L'investissement mondial dans le pétrole et le gaz continue d'augmenter aussi. L'an dernier, il a augmenté de presque 10 p. 100 aux États-Unis seulement. Le Canada a encore perdu des investissements l'an dernier.

Je vous parlerai aussi brièvement de la sûreté des pétroliers. Mon collègue, qui vous présentera son témoignage après le mien, connaît ce dossier encore mieux que moi. Au Canada, tout produit transporté d'une manière ou d'une autre doit être transporté en toute sécurité. Le pétrole brut peut assurément être considéré comme un produit responsable transporté par voies terrestre, ferroviaire, maritime ou par oléoduc, et quand il l'est, il faut répondre aux normes réglementaires et environnementales élevées du Canada. C'est évidemment ce à quoi on s'attend, parce qu'une grande partie de notre pétrole est importé par

enabled that product to get to your gas tank safely and responsibly.

I would also like to highlight some of our Indigenous partners. Often we will see others and media profile Indigenous opposition to shipping and to the energy sector in general. This is just not the case. Like all Canadians, there are different points of view, some that want to see growth and some that don't.

I would highlight that many Indigenous communities in Canada see resource development as a critical opportunity to economic reconciliation and a pathway to end poverty. The proposed legislation takes a paternalistic approach while ignoring the economic realities and aspirations of many Indigenous communities in British Columbia, Alberta and Saskatchewan.

CAPP also notes that the nine bands within the Lax Kw'alaams First Nation have filed a suit to quash the proposed Oil Tanker Moratorium Act and have secured the support of other First Nations in their opposition to Bill C-48. Eagle Spirit Chiefs Council, as well as the Indian Resource Council and the National Coalition of Chiefs, representing approximately 200 Indigenous communities, have expressed concerns with this bill.

To conclude, I would say that in the discussions of this committee earlier today and in what I have heard from elected officials, this bill was an election commitment to foreign activists that have worked hard and deliberately to limit Canada's investments, infrastructure and ability to be the global supplier of choice. I think that putting that commitment ahead of the hard-working Canadians and the high environmental and regulatory standards in which we operate isn't good for Canada. It isn't appropriate for a country that is aspiring to be a global supplier of choice. Our recommendation is that the bill be withdrawn or amended in a way that allows us to continue to grow our economy, invest in Canada and find a path that allows us to be a safe supplier to global markets and to ship off our north coast.

Thank you, Mr. Chair. I look forward to your questions.

The Chair: Thank you, Mr. McMillan.

Robert Lewis-Manning, President, Chamber of Shipping: Good morning, honourable chair and members of the committee. I appreciate the opportunity to offer some certain

pétrolier dans l'Est canadien. Quand vous remplissez votre réservoir d'essence en ce moment, dans cette ville ou n'importe quelle autre ville du Québec ou du Canada atlantique, les règles en matière d'expédition font en sorte que le produit s'est rendu jusqu'à votre réservoir de manière responsable et sécuritaire.

J'aimerais aussi parler de certains de nos partenaires autochtones. Souvent, les médias, entre autres, affirment que les Autochtones s'opposent au transport maritime et au secteur de l'énergie en général. Comme c'est le cas au sein de la population canadienne, il existe des points de vue différents chez les Autochtones; certains sont en faveur d'une croissance et d'autres ne le sont pas.

J'aimerais souligner que de nombreuses collectivités autochtones au Canada considèrent que l'exploitation des ressources est essentielle à la réconciliation économique et à l'élimination de la pauvreté. Le projet de loi adopte une approche paternaliste et fait fi des réalités et des aspirations économiques de nombreuses collectivités autochtones en Colombie-Britannique, en Alberta et en Saskatchewan.

L'Association canadienne des producteurs pétroliers a appris que les neuf bandes de la Première Nation de Lax Kw'alaams ont intenté une poursuite pour faire abroger la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers, et elles ont obtenu le soutien d'autres Premières Nations pour leur opposition au projet de loi C-48. Le conseil des chefs favorables au projet Eagle Spirit, le Conseil des ressources indiennes et la coalition nationale des chefs, qui représentent environ 200 collectivités autochtones, ont exprimé des préoccupations à l'égard de ce projet de loi.

Pour terminer, je dirais que, d'après les discussions au sein du comité que j'ai entendues plus tôt et ce que j'ai entendu de la part d'élus, ce projet de loi procède d'une promesse électorale faite à des militants étrangers qui ont travaillé d'arrache-pied et délibérément pour restreindre les investissements du Canada, ses infrastructures et sa capacité de devenir le fournisseur mondial de choix. Je crois qu'il n'est pas bon pour le Canada d'accorder davantage d'importance à cette promesse qu'aux Canadiens qui travaillent fort ainsi qu'aux normes environnementales et réglementaires en vigueur. C'est inapproprié pour un pays qui aspire à devenir un fournisseur mondial de choix. Nous recommandons de retirer ce projet de loi ou de le modifier pour nous permettre de continuer à faire croître notre économie, à investir au Canada et à trouver une voie qui nous permette de devenir un fournisseur sûr pour les marchés mondiaux et d'assurer le transport maritime depuis la côte nord.

Je vous remercie, monsieur le président. Je serai ravi de répondre à vos questions.

Le président : Je vous remercie, monsieur McMillan.

Robert Lewis-Manning, président, Chamber of Shipping : Bonjour, honorables président et membres du comité. Je suis heureux d'avoir l'occasion de faire certaines

observations and recommendations on the important topics of protecting our coasts and supporting Canadian international trade.

I personally have been involved in marine protection initiatives on all three of Canada's coasts and the Great Lakes, and I am a member of Canada's national Species at Risk advisory committee. As a former senior officer in the Royal Canadian Navy, I have a reasonable experience with principles of international law and global shipping policy development. My comments today, not surprisingly, are from the perspective of commercial marine transportation and international trade more generally.

The Chamber of Shipping represents the interests of ship owners, agents and service providers responsible for over 60 per cent of Canadian international trade by maritime transportation.

Many of our members also move bulk liquid products of all types globally and in Canada, including crude oil and other petroleum and chemical products, all items produced and/or used by Canadians.

The north coast of British Columbia is one of the richest marine ecosystems in the world, has enormous cultural significance for the people who live there and contains important resources for British Columbia's economy. Like many other unique coastal regions of Canada, it should be a priority to protect it, and I doubt that anyone would question that goal.

The region is also an important trading gateway for Canada and includes the country's fastest-growing port, in Prince Rupert, in addition to a number of smaller ports that afford other opportunities.

Protection of our coastal environment goes hand-in-hand with being able to build trust with both Canadians and international shipping customers. Furthermore, the ability to protect our coastal environment responsibly will also ensure the continued competitiveness of our trading gateways at a time when competitive pressures, especially from the United States, are increasing.

International shipping relies on predictable and uniform approaches to regulation globally. As a founding member of the International Maritime Organization, Canada has endorsed this approach through principles that are enshrined in international conventions. This legislation departs from this approach, and it is an unnecessary precedent.

With respect to Bill C-48, I would like to make some very candid observations.

observations et recommandations sur les sujets importants que sont la protection de nos côtes et le soutien de nos échanges commerciaux.

J'ai participé personnellement à des initiatives de protection marine sur les trois côtes du Canada et dans les Grands Lacs et je suis également membre du comité consultatif national sur les espèces en péril. En tant qu'ancien officier supérieur de la Marine royale canadienne, j'ai une bonne expérience des principes du droit international et de l'élaboration de politiques régissant le transport maritime mondial. Bien entendu, je formulerai des commentaires aujourd'hui sur le transport maritime commercial et les échanges commerciaux en général.

La Chamber of Shipping représente les intérêts d'armateurs, d'agents et de fournisseurs de services responsables de plus de 60 p. 100 de nos échanges commerciaux par voie maritime.

Un grand nombre de nos membres assurent le transport de produits liquides en vrac à l'étranger et au Canada, notamment du pétrole brut et d'autres produits pétroliers et chimiques, qui sont tous produits au Canada ou utilisés par des Canadiens.

La côte nord de la Colombie-Britannique constitue l'un des écosystèmes marins les plus riches au monde. Elle a une énorme importance sur le plan culturel pour ses habitants et on y trouve des ressources importantes pour l'économie de la Colombie-Britannique. Comme c'est le cas pour d'autres régions côtières uniques du Canada, sa protection devrait être une priorité, et je doute que quiconque ne soit pas d'accord.

La région est également une importante porte d'entrée commerciale, et on y trouve le port canadien qui enregistre la croissance la plus rapide, à Prince Rupert, ainsi qu'un certain nombre de petits ports qui offrent d'autres possibilités.

La protection de nos côtes va de pair avec l'établissement d'un climat de confiance chez les Canadiens et les clients du transport maritime international. En outre, protéger nos côtes de manière responsable contribuera à maintenir la compétitivité de nos portes d'entrée commerciales, à une époque où la concurrence, particulièrement celle provenant des États-Unis, s'intensifie.

Le transport maritime international compte sur des approches prévisibles et uniformes en matière de réglementation à l'échelle mondiale. En tant que membre fondateur de l'Organisation maritime internationale, le Canada a adopté une telle approche en respectant des principes inscrits dans des conventions internationales. Le projet de loi s'éloigne de cette approche et crée un précédent inutile.

J'aimerais formuler des observations très sincères au sujet projet de loi C-48.

We do not view this legislation as an area-based moratorium on tanker traffic, but rather a permanent ban on the export of crude oil from the region and a prohibition on a number of other petroleum-based commodities. This legislation is not designed to prohibit a laden tanker from exercising its right of innocent passage under international law and transiting waters on the north coast of British Columbia. Of course, the likelihood of this actually happening is already negligible as this body of water is not a normal transit pathway for such commodities and laden tankers leaving Alaska bound for Puget Sound already respect a voluntary tanker exclusion zone. This legislation will not have material impact on most of the large commercial vessels currently calling at ports on the B.C. north coast. This is certainly true for tankers, as there is currently no commercially viable trade in crude oil in that region.

This legislation was never based on a proper risk assessment, although we are aware that the government is progressing an area risk assessment for ship-sourced oil spills. Unfortunately, this work is not yet available from Transport Canada. We do not support the assertion that taking a precautionary approach is justified at this time as there is no impending threat posed by the shipment of crude oil.

I'll add that the recent amendments to the Canada Shipping Act that were introduced and passed in Bill C-86 actually contain similar language as to what is in this bill. In some senses, this bill is redundant.

This chosen approach could have many unintended consequences, including establishing a precedent that encourages other jurisdictions to demand similar treatment that does not respect international or national standards and is not supported with evidence. We are already seeing evidence of this by legislation recently introduced in the state of Washington.

Concerns are being raised by the International Maritime Organization for the following: a lack of adherence to the United Nations Convention on the Law of the Sea; the potential for discouraging the proper evaluation and management of shipping risks and the appropriate employment of risk mitigation measures in the future; and, finally, missing an opportunity to really connect important objectives already enshrined in the Government of Canada's Ocean Protection Plan.

We are very aware of the concerns expressed by coastal First Nations in B.C. and other stakeholders. It is not my intention to minimize those concerns. Notwithstanding, this legislation ignores many of these concerns. It does not support smart policy

Nous ne considérons pas que ce projet de loi est un moratoire sur la circulation des pétroliers, mais plutôt une interdiction permanente d'exporter du pétrole brut à partir de la région ainsi qu'un certain nombre d'autres produits dérivés du pétrole. Le projet de loi ne vise pas à interdire à des pétroliers chargés d'exercer leur droit de passage inoffensif en vertu du droit international ni de transiter dans les eaux le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. Bien sûr, la probabilité que cela se produise est faible, car les navires qui transportent de tels produits ne transitent normalement pas dans ces eaux, et les pétroliers chargés qui quittent l'Alaska pour Puget Sound respectent déjà une zone d'exclusion volontaire visant les pétroliers. Le projet de loi n'aura pas une incidence importante sur la plupart des gros navires commerciaux qui accostent actuellement dans des ports de la côte nord de la Colombie-Britannique. C'est certainement vrai en ce qui concerne les pétroliers, car il n'y a pas actuellement d'échanges commercialement viables de pétrole brut dans cette région.

Ce projet de loi n'a jamais été fondé sur une évaluation en bonne et due forme des risques. Nous savons, toutefois, que le gouvernement procède à une évaluation des risques en ce qui concerne les déversements de pétrole provenant de navires. Malheureusement, les résultats de cette évaluation ne sont pas encore accessibles auprès de Transports Canada. Nous ne sommes pas d'avis que d'adopter une approche de précaution soit justifiée en ce moment, car le transport maritime de pétrole brut ne pose aucune menace.

J'ajouterais que le libellé des amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada qui ont été adoptés récemment dans le cadre du projet de loi C-86 est similaire au libellé du projet de loi. Dans un certain sens, le projet de loi est redondant.

Cette situation pourrait avoir de nombreuses conséquences imprévues, notamment la création d'un précédent qui encourage d'autres pays à demander un traitement similaire qui va à l'encontre de normes internationales ou nationales et qui n'est pas étayé par des données probantes. Nous voyons déjà que c'est ce qui se produit, car une loi à cet égard a récemment été présentée dans l'État de Washington.

L'Organisation maritime internationale s'est dite préoccupée par le non-respect de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer; la possibilité de décourager l'évaluation et la gestion adéquates des risques que pose le transport maritime et l'application appropriée de mesures d'atténuation des risques dans l'avenir; et, enfin, le fait de ne pas poursuivre d'importants objectifs déjà inscrits dans le Plan de protection des océans du gouvernement du Canada.

Nous sommes au courant des préoccupations exprimées par les Premières Nations qui vivent le long de la côte de la Colombie-Britannique et par d'autres intervenants. Je n'ai pas l'intention de minimiser ces préoccupations. Le projet de loi ne tient

development to better understand real risk and develop mitigation strategies to address residual risk.

With this context, I would like to provide you with some options to address this challenge.

The International Maritime Organization has a series of tools that can be implemented to protect coastal waters that have unique ecological, socio-economic or scientific significance and may be vulnerable to the impacts of international shipping. One of these tools is the establishment of particularly sensitive sea areas, or PSSAs.

Once established, a PSSA implements associated protective measures available in conventions of the same organization and individually tailored by the proponent — in this case Canada and, potentially, Canada with the United States. These measures include ship routing, reporting requirements and areas to be avoided, to name but a few. They provide a mechanism to support effective protective measures while also respecting international law.

PSSAs must be supported by appropriate science and evidence and can be adaptive in their development. There are currently 15 globally recognized PSSAs, including very prominent ones such as the Great Barrier Reef and the Coral Sea and the Galapagos Archipelago.

PSSAs provide a useful framework with which to link other coastal protective measures, such as formal marine spatial planning, species-at-risk protections and marine protected area networks, all of which are currently underway on the north coast of British Columbia.

We are not aware that Transport Canada considered this alternative approach. Interestingly, the Council of the Haida Nation, in its submission to the house standing committee the year before last, recognized the importance of opportunity of PSSAs to the overall marine spatial planning efforts of this region.

Overall, we believe there are better ways to protect the north coast of British Columbia, respect Canada's commitments to international trade and standards, and promote other important objectives of the Government of Canada under the Oceans Protection Plan.

Thank you, and I look forward to answering your questions.

pas compte d'un grand nombre de ces préoccupations. Il ne favorise pas l'élaboration de politiques réfléchies visant à mieux faire comprendre les risques réels et à élaborer des stratégies d'atténuation des risques résiduels.

J'aimerais vous proposer quelques options pour répondre à ces préoccupations.

L'Organisation maritime internationale dispose d'un ensemble d'outils qui peuvent être utilisés pour protéger les eaux côtières qui ont une importance particulière sur le plan écologique, socioéconomique ou scientifique et qui risquent de subir les conséquences du transport maritime international. L'un de ces outils est la création de zones marines particulièrement sensibles.

La création de zones marines particulièrement sensibles implique l'application de mesures de protection connexes décrites dans les conventions de l'Organisation maritime internationale et adaptées par le pays en question — dans ce cas-ci le Canada et, potentiellement, le Canada conjointement avec les États-Unis. Parmi ces mesures, il y a le routage des navires, l'établissement d'exigences en matière de rapports et la détermination des zones à éviter, pour ne nommer que celles-là. Les zones marines particulièrement sensibles favorisent l'application de mesures de protection efficaces dans le respect du droit international.

La définition des zones marines particulièrement sensibles doit s'appuyer sur des données scientifiques et des données probantes, et elles peuvent être modifiées au fil du temps. Actuellement, il existe 15 zones reconnues à l'échelle de la planète, notamment la très importante Grande barrière de corail, la mer de Corail et les îles Galapagos.

Les zones marines particulièrement sensibles sont utiles pour mettre en œuvre d'autres mesures de protection des côtes, notamment la planification spatiale marine, la protection d'espèces en péril et la création de réseaux de zones de protection marine. Ce sont toutes des mesures mises en œuvre actuellement le long de la côte nord de la Colombie-Britannique.

À notre connaissance, Transports Canada n'a pas envisagé la création de telles zones. Ce qui est intéressant, c'est que le conseil de la nation Haïda, dans le mémoire qu'il a présenté au comité permanent de la Chambre il y a deux ans, a reconnu l'importance des zones marines particulièrement sensibles dans le cadre de la planification spatiale marine dans la région.

Dans l'ensemble, nous croyons qu'il existe de meilleures façons de protéger la côte nord de la Colombie-Britannique, de respecter les engagements du Canada relativement aux normes internationales et aux échanges commerciaux et de favoriser l'atteinte d'objectifs importants inscrits dans le Plan de protection des océans du gouvernement du Canada

Je vous remercie et je serai ravi de répondre à vos questions.

The Chair: Thank you, Mr. Manning.

Senator Manning: Full disclosure: I don't think we're related. Not that we know of. You never know in today's world.

Thank you for being here this morning. You mentioned the oil industry added \$41 billion to the Canadian economy last year. What is the impact of this piece of legislation on the Canadian economy and on investment here if it were to come into effect? I read recently in a C.D. Howe Institute report that we have lost about \$100 billion in investment in the last couple of years due to the concerns in the industry. You also mentioned that U.S. investment in the oil industry is up about 10 per cent. You said there was a decrease in Canada, but you didn't say how much. Can you give us some idea of the investment concerns that will be coming with this piece of legislation?

Mr. McMillan: Thank you for the question. If we go back to 2014, our industry was investing \$82 billion a year. We have seen a steady decline over the last several years. We expect it to decline even further this year, likely under \$40 billion. Just in rough numbers, since 2014, we have seen the capital investment into the Canadian economy fall by half from where it was. That is largely due to market access constraints from a very coordinated and orchestrated approach by foreign-funded activists to limit Canada's ability to get its products to market. I think the cancellation of Northern Gateway sent a shock wave around the world to investment houses that traditionally had invested in Canada. This bill will cement their view that Canada isn't interested in being the supplier of choice globally.

Senator Manning: You mentioned the Asian markets and the international crude oil demand. I don't pretend to be an expert on this; I just try to read as much as I can. I have seen seven or eight major oil companies have packed up and left Canada in the last while. I think Devon announced last week they are leaving. They are heading to the United States in a lot of cases. You mentioned earlier in your remarks that 90-plus per cent of our product is going to the United States. When you look at their \$65 a barrel, down to what we're getting here at \$38 a barrel, we wonder why investment is going elsewhere? That's common economic sense.

I am just wondering about the markets. How do you see the future if we do not get our product to tidewater, to be able to send it to other parts of the world that are demanding it? I know

Le président : Merci. Monsieur Manning, la parole est à vous.

Le sénateur Manning : Je dois annoncer que nous n'avons pas de lien de parenté. Pas à ma connaissance, mais on ne sait jamais dans le monde d'aujourd'hui.

Je vous remercie pour votre présence ce matin. Vous avez mentionné que l'industrie pétrolière a généré 41 milliards de dollars pour l'économie canadienne l'an dernier. Quelle sera l'incidence de ce projet de loi sur l'économie canadienne et sur l'investissement au Canada s'il est adopté? J'ai lu récemment, dans un rapport de l'Institut C.D. Howe, que nous avons perdu environ 100 milliards de dollars en investissements au cours des deux dernières années parce que l'industrie est préoccupée. Vous avez aussi mentionné que les investissements américains dans l'industrie pétrolière ont augmenté d'environ 10 p. 100. Vous avez dit qu'on a observé une diminution au Canada, mais vous n'avez pas précisé dans quelle mesure. Pouvez-vous nous expliquer quelles préoccupations en matière d'investissement ce projet de loi suscitera-t-il?

M. McMillan : Je vous remercie de votre question. Avant 2014, notre industrie investissait 82 milliards de dollars par année. Au cours des dernières années, nous avons observé une diminution constante. Cette année, nous nous attendons à une autre baisse. Ce sera probablement sous les 40 milliards de dollars. Depuis 2014, les investissements de capitaux dans l'économie canadienne ont diminué de moitié. Cela est largement attribuable aux contraintes d'accès aux marchés qui ont été très bien coordonnées et organisées par des militants financés par l'étranger qui souhaitent limiter la capacité du Canada d'acheminer ses produits aux différents marchés. Je crois que l'annulation du projet de pipeline Northern Gateway a provoqué une onde de choc chez les sociétés d'investissement dans le monde qui traditionnellement ont investi au Canada. Ce projet de loi confirmera leur opinion, c'est-à-dire que le Canada ne souhaite pas devenir le fournisseur de choix à l'échelle mondiale.

Le sénateur Manning : Vous avez parlé des marchés asiatiques et de la demande internationale de pétrole brut. Je ne prétends pas être un expert, mais j'essaie de lire le plus possible sur le sujet. J'ai appris que sept ou huit grandes sociétés pétrolières ont quitté le Canada dernièrement. Je crois que Devon a annoncé la semaine dernière qu'elle allait quitter également le Canada. Dans bien des cas, elles vont s'établir aux États-Unis. Durant votre exposé, vous avez mentionné que plus de 90 p. 100 de notre pétrole est exporté aux États-Unis. Quand on sait qu'aux États-Unis, le baril de pétrole se vend 65 \$, comparativement à 38 \$ au Canada, on ne se demande pas pourquoi on n'investit pas au Canada. C'est le gros bon sens.

Je m'interroge au sujet des marchés. Comment envisagez-vous l'avenir si nous ne réussissons pas à acheminer notre pétrole jusqu'à la côte afin de pouvoir l'expédier dans d'autres régions

we're talking about investment, but what about jobs? Newfoundland and Labrador, which I represent and where I come from, depends heavily on the oil industry in our own province but indeed in Western Canada also. I am wondering about the impact on jobs because I know, in our province, we see the hit of what is happening out west. Maybe you could elaborate a bit on potential of job losses?

Mr. McMillan: Absolutely. It truly is a national story. When we look at our supply chain, it stretches across the country. When we look at our workforce, it stretches across the country. We continue to see the capital investments leaving Canada and going to the U.S. and elsewhere. We're seeing it to go to offshore Brazil. We are seeing it go to the Middle East. With some of the big divestments out of the Canadian energy sector the last few years, when we follow the money, it is reinvesting in oil and gas, just not here. That has meant substantial job losses.

I think it's reasonable to expect this to continue. The price for oil today in Canada is \$38 a barrel; the global price is \$66. That's almost a \$30 price difference. That's because we don't have access to world prices. To get world price access, you need a pipeline to tidewater. That will raise the value of all the products we produce. The more efficient and the more access we have, the higher that will rise until we're on par with world prices.

Senator Manning: In your remarks, I notice concerns but I do not see a proposal to amend the bill. I don't know if your groups have considered that but, for us as members of the committee, it's very productive sometimes to have proposed amendments that we can discuss among ourselves to see if we can improve the piece of legislation for the industry. If there is something that you think needs to be addressed through an amendment, it may be worthwhile to forward that to the clerk of the committee so we can discuss it here.

Mr. McMillan: I will endeavour to put something forward. It is challenging with this bill, being that, as was identified earlier, this was politically motivated by a commitment made during an election campaign. The intent of this bill is already covered by another bill and legislative powers under Bill C-86. I will endeavour to put forward something to the committee, but I think it would be something of a nature that expands the persistence definition in a way that allows us to produce crude oil and safely supply it to global markets through the north coast of British Columbia, ultimately making this bill irrelevant, because it already is, according to the current powers of the minister.

du monde qui veulent l'obtenir? Je sais que nous parlons d'investissements, mais qu'en est-il des emplois? Terre-Neuve-et-Labrador, la province d'où je viens et que je représente, dépend largement de l'industrie pétrolière, comme c'est le cas pour les provinces de l'Ouest canadien. Je m'interroge au sujet de l'incidence sur les emplois, car je sais que notre province souffre de ce qui se passe dans l'Ouest. Vous pourriez peut-être parler un peu des pertes d'emplois éventuelles?

M. McMillan : Tout à fait. C'est effectivement un problème national. Notre chaîne d'approvisionnement va d'un bout à l'autre du pays. Il en va de même pour notre main-d'œuvre. Nous continuons d'observer que des investisseurs cessent d'investir au Canada au profit des États-Unis ou d'autres pays, comme le Brésil et des pays du Moyen-Orient. Au cours des dernières années, le Canada a perdu des investissements importants dans son secteur de l'énergie, et nous constatons que cet argent est réinvesti dans les secteurs pétrolier et gazier, mais ailleurs plutôt qu'au Canada. Cela a entraîné des pertes d'emplois considérables.

Je crois qu'il est raisonnable de s'attendre à ce que cette tendance se poursuive. Actuellement, le prix du baril de pétrole au Canada s'élève à 38 \$, alors qu'à l'échelle mondiale, il est de 66 \$. C'est une différence de près de 30 \$. Nous ne pouvons pas obtenir ce prix. Pour l'obtenir, il nous faut un pipeline pour acheminer le pétrole jusqu'à la côte. Cela contribuera à augmenter la valeur de tous nos produits. Plus on améliorera l'efficacité et l'accès, plus le prix augmentera jusqu'à ce qu'on atteigne les prix mondiaux.

Le sénateur Manning : Durant votre exposé, vous avez exprimé des préoccupations, mais vous n'avez présenté aucune proposition pour modifier le projet de loi. Je ne sais pas si vous avez envisagé de présenter une proposition d'amendement, car il est très utile pour le comité d'obtenir des propositions d'amendement dont nous pouvons discuter pour déterminer si elles contribuent à améliorer le projet de loi au bénéfice de l'industrie. Si vous estimez que des dispositions du projet de loi peuvent être améliorées grâce à un amendement, il pourrait être utile de transmettre cet amendement à la greffière du comité pour que nous puissions en discuter.

M. McMillan : Je vais essayer d'élaborer une proposition. Ce n'est pas facile en ce qui concerne ce projet de loi, car, comme on l'a souligné tout à l'heure, il s'agit d'une mesure législative qui procède d'une promesse électorale. L'intention de ce projet de loi est la même que celle d'une autre mesure législative, le projet de loi C-86. Il en va de même pour les pouvoirs législatifs. Je vais essayer de présenter au comité une proposition d'amendement. Je crois qu'elle viserait à élargir la définition des hydrocarbures d'une façon qui nous permette de produire du pétrole brut et de l'acheminer d'une manière sécuritaire aux marchés mondiaux depuis la côte nord de

Senator Patterson: I'd like to thank the witnesses and thank the committee for allowing me to ask some questions as critic.

The Chair: You're a member.

Senator Patterson: I'm now a member today, and I'm critic of the bill.

I have three quick questions for the Chamber of Shipping. You talked about the particularly sensitive sea area mechanism of the IMO as a tool that will do everything that this bill is aimed at doing. Could you elaborate on that, briefly?

Mr. Lewis-Manning: Thank you, Senator Patterson. I think the particularly sensitive sea areas bring a high degree of planning, evidence and flexibility with them. The unfortunate part of this legislation is that it's all or nothing with largely a single commodity and it's not properly addressing some — quite honestly, there are some valid concerns of some First Nations on the B.C. north coast. The current legislation is an ineffective tool, whereas a PSSA would make a lot of us have to work hard to demonstrate what makes sense and what probably doesn't make sense or capacity that needs to be brought to the region in order to conduct responsible shipping. It provides it in an international framework recognized by the global regulator of marine transportation and the insurance companies of marine transportation providers, so it brings a holistic approach to a complex issue. If you look at the Great Barrier Reef, Australia has hung a number of national initiatives off the PSSA, not just for managing shipping but also the marine protected area network planning, their species at risk protection, all the things that are of concern on the West Coast and all three coasts of Canada. It provides a good tool. It's not all or nothing. It can be developed and can have iterations. In the case of Australia, it has gone through three amendments already since being the first one established in 1990. It's a very flexible tool.

Senator Patterson: You mentioned that a concern of the International Maritime Organization — and I also understand you're involved with the International Chamber of Shipping — is that the bill may not respect Canada's obligation under the

la Colombie-Britannique. Cet amendement rendrait le projet de loi non pertinent au bout du compte, car il l'est déjà, compte tenu des pouvoirs dont dispose le ministre.

Le sénateur Patterson : Je tiens à remercier les témoins et les membres du comité de me permettre de poser des questions en tant que porte-parole.

Le président : Vous êtes membre du comité.

Le sénateur Patterson : Je suis membre du comité aujourd'hui et je suis porte-parole du projet de loi.

J'ai trois questions brèves à poser au représentant de la Chamber of Shipping. Vous avez expliqué que les zones marines particulièrement sensibles constituent un outil dont dispose l'Organisation maritime internationale qui permettra de faire tout ce que ce projet de loi vise à réaliser. Pouvez-vous en dire un peu plus à ce sujet, brièvement?

M. Lewis-Manning : Je vous remercie, monsieur le sénateur Patterson. Je pense que les zones marines particulièrement sensibles donnent lieu à un degré élevé de planification, de preuves et de souplesse. Ce qui est malheureux avec le projet de loi, c'est que, c'est tout ou rien en ce qui concerne essentiellement un seul produit, et cette mesure législative ne répond pas adéquatement à certaines préoccupations — qui sont valables je dois dire honnêtement — exprimées par certaines Premières Nations de la côte nord de la Colombie-Britannique. Le projet de loi est un outil inefficace, tandis que les zones marines particulièrement sensibles feraient en sorte qu'un bon nombre d'entre nous auraient à travailler fort pour démontrer quelles mesures sont logiques et lesquelles ne le sont probablement pas et ce qu'il faudrait faire dans la région pour qu'il puisse y avoir un transport maritime responsable. Les zones marines particulièrement sensibles s'inscrivent dans un cadre international reconnu par l'organisme de réglementation mondial du transport maritime et les compagnies d'assurance des fournisseurs de services de transport maritime. Il s'agit donc d'une approche globale pour s'attaquer à un enjeu complexe. En ce qui concerne la Grande barrière de corail, l'Australie a mis en œuvre un certain nombre d'initiatives nationales liées aux zones marines particulièrement sensibles, qui ne concernent pas seulement la gestion du transport maritime, mais aussi la planification des zones de protection marine et la protection des espèces en péril. Ce sont toutes des choses qui constituent une préoccupation sur la côte Ouest et, en fait, sur les trois côtes du Canada. C'est un bon outil. Ce n'est pas tout ou rien. On peut créer de telles zones et on peut apporter des modifications. En Australie, on a apporté des modifications à trois reprises déjà depuis la création en 1990. C'est un outil qui offre beaucoup de souplesse.

Le sénateur Patterson : Vous avez mentionné que l'Organisation maritime internationale — et je crois savoir que vous faites partie de la Chambre internationale de la marine marchande — s'inquiète du fait que le projet de loi ne permet

United Nations Convention on the Law of the Sea. Could you elaborate on that?

Mr. Lewis-Manning: The United Nations Convention on the Law of the Sea has some encompassing principles about the freedom of navigation. In this sense, this legislation could restrict that. Interestingly, the approach that has been taken with this legislation is to constrain the ability to load and unload the commodity versus restricting shipping. That's why I mentioned that if there were such a thing as a laden tanker in the waters that have been designated, this legislation wouldn't stop a vessel transiting. I think that the government has had to balance its commitments to UNCLOS, that Law of the Sea, and what it's trying to achieve and, in doing so, it's probably treading on some grey space, to be quite frank.

Senator Patterson: Again, to the chamber, you've described the bill — if I may put words into your mouth — as kind of a crude instrument, a blunt instrument, for a very complex issue involving species at risk and biological marine protected areas. There was a spill in the Heiltsuk First Nation that we heard was threatening or devastating to their clam fishery. I'm wondering if you would be familiar with that spill. Did that spill involve the persistent oils that are included in this bill? How did we arrive at the list of oils banned at this volume?

Mr. Lewis-Manning: Thank you, senator. I'm aware of the spill. The fuel was diesel fuel oil in a tug, and this legislation does not address it. The development of the scheduled products in this legislation was not done in full consultation. We weren't even aware of it until it was tabled, so I can't answer about how that was done.

[Translation]

Senator Boisvenu: Is the Trans Mountain pipeline currently being used to transport oil from Central Canada to the West?

[English]

Mr. McMillan: Trans Mountain today connects from Alberta to Burnaby. It takes crude oil, and it also batches some refined product as well.

[Translation]

Senator Boisvenu: Will the new Trans Mountain pipeline be sufficient to transport oil from Alberta to the West? You're saying that we should sell our oil in Asia. Will the Trans

pas de respecter les obligations du Canada en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Pouvez-vous en dire un peu plus à ce sujet?

M. Lewis-Manning : La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer comporte des principes concernant la liberté de navigation. Le projet de loi pourrait restreindre cette liberté de navigation. Ce qui est intéressant, c'est que l'approche adoptée dans ce projet de loi vise à restreindre la capacité de charger et de décharger le produit plutôt que de restreindre le transport maritime. C'est pourquoi j'ai mentionné que, si un pétrolier chargé se trouve dans les eaux désignées, il aurait le droit d'y transiter en vertu du projet de loi. Je pense que le gouvernement a dû trouver un juste équilibre entre ses obligations en vertu de la convention et son objectif, et, ce faisant, il a probablement créé, pour être franc, des zones grises.

Le sénateur Patterson : Ma prochaine question s'adresse encore au représentant de la Chamber of Shipping. Vous avez mentionné que le projet de loi — je me permets de mettre des mots dans votre bouche — est une mesure législative rudimentaire pour traiter d'un enjeu très complexe qui concerne des espèces en péril et des zones de protection marine. Il y a eu un déversement sur le territoire de la Première Nation de Heiltsuk, qui, a-t-on entendu dire, menace la pêche aux palourdes ou a des effets dévastateurs sur cette pêche. Je me demande si vous êtes au courant de ce déversement. Est-ce que ce déversement concerne les hydrocarbures persistants visés par le projet de loi? Comment avons-nous établi cette liste des hydrocarbures interdits?

M. Lewis-Manning : Je vous remercie, monsieur le sénateur. Je suis au courant de ce déversement. Il s'agit d'un déversement de diesel provenant d'un remorqueur, mais ce carburant n'est pas visé par le projet de loi. L'élaboration de la liste des produits qui figure à l'annexe du projet de loi n'a pas été effectuée au terme de consultations. Nous en avons pris connaissance lorsque le projet de loi a été déposé, alors je ne peux pas vous expliquer comment la liste a été établie.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : À l'heure actuelle, est-ce que l'oléoduc Trans Mountain est utilisé pour transporter du pétrole du centre du Canada vers l'Ouest?

[Traduction]

M. McMillan : Trans Mountain relie l'Alberta à Burnaby. Il sert au transport de pétrole brut, ainsi qu'au transport de lots de produits raffinés également.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que le nouveau pipeline de Trans Mountain sera suffisant pour le transport du pétrole de l'Alberta vers l'Ouest? Vous dites qu'il faudrait vendre notre

Mountain pipeline be enough to meet the demand in Asia by transporting the oil to the West?

[English]

Mr. McMillan: Good question. No, most certainly not. For clarity, it doubles its capacity, but Canada's opportunity to be a supplier of choice in China is far in excess of what that one project will do.

[Translation]

Senator Boisvenu: There's currently a ban on transporting oil on the coast of British Columbia. Almost 90 per cent of the coast will be closed to all oil transportation. The pipelines will be concentrated in the Vancouver bay, around Burnaby. Would the installation of three or four pipelines in the bay result in the city of Vancouver becoming a high-risk area?

[English]

Mr. McMillan: No. Any time we move product in Canada, we do it safely. The Trans Mountain, which will terminate in Burnaby, will load ships, and those ships will travel safely and consistently with all the rules of Canada. By not allowing the north coast to be utilized as a shipping terminus, as it is for so many other commodities, we're just limiting Canada's opportunity. The real beneficiaries here are Nigeria, Azerbaijan, Venezuela and Saudi Arabia, who don't have the high environmental standards of production or shipping that Canada has. They will be the ones who supply China.

[Translation]

Senator Boisvenu: If the bill is adopted, how will it affect the price of a barrel of oil known as Western Canadian Select? How will it affect the price in the long term?

[English]

Mr. McMillan: It will continue to keep the Canadian price for oil substantially beneath the global price. It will dampen investment in jobs and opportunities so that we never reach our potential. In that underperforming environment, we are getting far less for our commodities than they are truly worth on the global market.

[Translation]

Senator Cormier: I want to thank Senator Boisvenu, who elegantly asked the questions that I wanted to ask. I'm trying to determine the possible compromise in the current situation. The

pétrole en Asie. Est-ce que le pipeline de Trans Mountain suffira à la demande de l'Asie en transportant le pétrole vers l'Ouest?

[Traduction]

M. McMillan : Excellente question. Certainement pas. Cela double ses capacités, mais la possibilité pour le Canada d'être un fournisseur de choix pour la Chine dépasse de loin ce que cet unique projet produira.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : À l'heure actuelle, il y a une interdiction de transporter du pétrole sur la côte de la Colombie-Britannique, car presque 90 p. 100 de la côte sera fermée à tout transport de pétrole. Les pipelines seront concentrés dans la baie de Vancouver, vers Burnaby. Est-ce que l'installation de trois ou quatre pipelines dans cette baie condamnerait la ville de Vancouver à devenir une zone à haut risque?

[Traduction]

M. McMillan : Non. Dans tous les cas où nous transportons le produit au Canada, nous le faisons en toute sécurité. L'oléoduc Trans Mountain, qui va se terminer à Burnaby, va charger les navires, et ces navires vont se déplacer en toute sécurité et conformément à toutes les règles du Canada. En ne permettant pas que la côte nord soit utilisée comme terminal d'expédition, comme c'est le cas pour tant d'autres marchandises, nous ne faisons que limiter les possibilités qui s'offrent au Canada. Les vrais gagnants sont le Nigeria, l'Azerbaïdjan, le Venezuela et l'Arabie saoudite, parce que ces pays n'ont pas des normes environnementales sévères comme celles du Canada visant la production ou l'expédition. Ce sont eux qui vont fournir la Chine.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Quel sera l'impact de ce projet de loi, s'il est adopté, sur le prix du baril de pétrole qu'on appelle le Western Canadian Select? Quel sera l'impact sur ce prix à long terme?

[Traduction]

M. McMillan : Il aura pour effet de maintenir le prix du pétrole canadien nettement en deçà du prix mondial. Il va freiner l'investissement dans les emplois et les débouchés, et nous n'atteindrons jamais notre plein potentiel. Dans un tel contexte de sous performance, la valeur que nous obtenons pour nos produits est nettement inférieure à leur valeur réelle sur le marché mondial.

[Français]

Le sénateur Cormier : Je remercie le sénateur Boisvenu, qui a élégamment posé les questions que je souhaitais poser. J'essaie de comprendre quel serait le compromis possible dans la

environment must be protected. Obviously, the industry wants to develop. You want to develop new markets. If the solution isn't to go through Vancouver and if going through the Port of Vancouver wouldn't provide access to all the markets, what would be an acceptable compromise to protect this important area and enable you to do your job? For the moment, we have the pros and cons, but we don't have this suggestion. How do your organizations help protect the environment?

[English]

Mr. McMillan: We should never compromise our environment. We should always move forward and do things deliberately and in a safe and responsible manner. That is the model of all the shipping we do off our coast. Where there are specific concerns, as Robert has noted, there can be specific provisions. The fact that this bill came forward and isn't based on science, where we believe that should be a fundamental tenet of a bill of this nature, is problematic. Where we have specific concerns, they must be addressed. Under Bill C-86, those powers exist today.

Ultimately, where is the middle ground? If the middle ground that you ask about is between the American activists that have an orchestrated tar sands campaign to limit Canada's ability to build pipelines or ship our products globally, I don't think they're looking for middle ground. They're looking to drive investment out of Canada. Our middle ground would be to do it safely, responsibly and in a way that works for Canada.

[Translation]

Mr. Lewis-Manning: Thank you for the question.

[English]

I will give you five great examples of what we are doing. We are extensively involved in the Marine Protected Area network planning on the B.C. north coast. We are very involved with all species at risk in Canada. We are currently developing and negotiating, with the Government of Canada, the first-ever conservation agreement under the Species at Risk Act for the southern resident killer whale. It's being looked at nationally as, potentially, an example for moving forward for other species at risk. We are working with government in the development of new risk assessment methodology, and I mentioned that in my opening remarks. We are involved in the Oceans Protection Plan program called proactive vessel management, which is a consensus-based forum with industry and Coastal First Nations to develop solutions to address concerns about shipping. Finally, we have been supportive of the government's establishment of

situation actuelle. Il y a une protection de l'environnement qui est nécessaire. Évidemment, l'industrie veut se développer. Vous voulez développer de nouveaux marchés. Si la solution n'est pas de passer par Vancouver et que le fait de passer par le port de Vancouver ne permettait pas d'accéder à tous les marchés, quel serait un compromis acceptable pour protéger cette zone importante et vous permettre de faire votre travail? Pour l'instant, nous avons les pour et les contre, mais nous n'avons pas cette suggestion. Quel travail font vos organisations pour contribuer à la protection de l'environnement?

[Traduction]

M. McMillan : Nous ne devrions jamais compromettre notre environnement. Nous devrions toujours aller de l'avant et agir d'une manière intentionnelle, sûre et responsable. C'est le modèle que nous suivons pour tout ce que nous expédions à partir de la côte. Dans les cas où il y a des préoccupations particulières, comme Robert l'a dit, il est possible d'adopter des dispositions particulières. Il est problématique que ce projet de loi ait été déposé alors qu'il ne se fonde pas sur la science. Nous croyons que la science devrait être au cœur d'un projet de loi de cette nature. Quand il y a des préoccupations particulières, il faut les résoudre. Ces pouvoirs existent en ce moment dans le projet de loi C-86.

Au bout du compte, où se trouve le juste milieu? Si le juste milieu que vous voulez connaître se situe entre les militants américains qui ont orchestré une campagne contre les sables bitumineux afin de restreindre la capacité du Canada de construire des oléoducs ou d'expédier nos produits à l'échelle mondiale, je ne crois pas qu'ils cherchent le juste milieu. Ils cherchent à faire fuir les investisseurs du Canada. Pour nous, le juste milieu serait de le faire de manière sécuritaire et responsable, afin que cela fonctionne pour le Canada.

[Français]

M. Lewis-Manning : Merci de la question.

[Traduction]

Je vais vous donner cinq excellents exemples de ce que nous faisons. Nous participons très activement à la planification du réseau des aires marines protégées de la côte nord de la Colombie-Britannique. Nous sommes très engagés dans la protection de toutes les espèces en péril au Canada. Nous travaillons actuellement à la rédaction et à la négociation, avec le gouvernement du Canada, du tout premier accord de conservation en vertu de la Loi sur les espèces en péril, qui visera l'épaulard résident du sud. Cette initiative est perçue à l'échelle nationale comme étant un exemple possible pour les autres espèces en péril. Nous travaillons avec le gouvernement à l'élaboration d'une nouvelle méthodologie d'évaluation des risques. J'ai d'ailleurs mentionné cela dans ma déclaration liminaire. Nous participons au programme de Gestion proactive des navires du Plan de protection des océans. Il s'agit d'un forum

two emergency towing vessels on the West Coast, both of which have already been deployed in a standby capacity for incidents on the West Coast.

[Translation]

Senator Cormier: Thank you.

Mr. McMillan, can you provide economic impact studies or analyses to help us understand how this bill would have a negative economic impact on your industry?

[English]

Mr. McMillan: There are several pieces out there. The one referenced earlier, I think, was the Conference Board's, and it is probably the most recent. If you look at CAPP's investment profile and our production predictions in 2014 compared to where they are today, they have flattened out substantially, and it is purely because we see investment leaving to jurisdictions that can get market access.

Senator Oh: Thank you, witnesses, for being here.

We talked about a global world price of \$65 or more per barrel of crude oil, and now we are selling to the U.S. for \$38. That's almost a difference of \$30 a barrel. What is the actual economic impact? We are a natural resource-based country. Our currency is based on natural resource income, so what is the impact to our Canadian dollar and what is the impact to our budget deficit?

Mr. McMillan: That's a great question. Today, it's almost \$30 a barrel. In the latter part of 2018, it was over \$50 a barrel at some points, and today it's costing us tens of millions of dollars and it will again tomorrow. I think it was Scotiabank that predicted a cost of over \$15 billion to the Canadian economy, and it is such an extreme situation that the Alberta government has taken the unprecedented measure of curtailing production in Canada. That is something that would have been unheard of a few years ago. It's very divisive within our industry, but the reality is that when you don't get the investment, you don't get the growth, and the long-term effects are even bigger than the \$15 billion, which is the sticker price we see.

Senator Oh: With the modern technology we now have, marine life and coasts should not be compromised. Do we need

fonctionnant par consensus qui réunit l'industrie et les Premières Nations côtières et dont le mandat est de concevoir des solutions aux préoccupations liées au transport maritime. Enfin, nous appuyons l'établissement par le gouvernement de deux remorqueurs de secours sur la côte Ouest. Les deux ont déjà été déployés et sont en mode veille en cas d'incidents sur la côte Ouest.

[Français]

Le sénateur Cormier : Merci.

Monsieur McMillan, avez-vous des études ou des analyses des impacts économiques à nous transmettre qui nous permettraient de comprendre les répercussions néfastes qu'aurait ce projet de loi sur votre industrie au chapitre économique?

[Traduction]

M. McMillan : Il y en a plusieurs. On a mentionné précédemment, je crois, l'analyse du Conference Board, qui est probablement la plus récente. Si vous regardez le profil d'investissement de l'ACPP et nos prévisions sur la production de 2014 par rapport au point où nous en sommes aujourd'hui, il y a eu un important plafonnement, et c'est purement à cause de la perte d'investissements au profit d'autres territoires ayant accès au marché.

Le sénateur Oh : Merci à nos témoins de leur présence.

Nous avons parlé d'un prix mondial de 65 \$ au moins pour le baril de pétrole brut, et maintenant, nous le vendons aux États-Unis pour 38 \$. La différence est de près de 30 \$ le baril. Quel est vraiment l'impact économique? Nous sommes un pays qui dépend des ressources naturelles. Notre devise est basée sur les revenus tirés de l'exploitation des ressources. Alors quel est l'impact sur le dollar canadien et sur notre déficit budgétaire?

M. McMillan : C'est une excellente question. Aujourd'hui, le prix est de près de 30 \$ le baril. Vers la fin de 2018, il était de plus de 50 \$ le baril à un moment donné. Aujourd'hui, cela nous coûte des dizaines de millions de dollars, et ce sera encore le cas demain. Je crois que c'est la Banque Scotia qui a prévu que le coût pour l'économie canadienne dépasserait les 15 milliards de dollars, et la situation est à ce point extrême que le gouvernement de l'Alberta a pris la mesure sans précédent de réduire la production au Canada. Cela aurait été impensable il y a quelques années seulement. C'est très controversé au sein de notre industrie, mais la réalité, c'est que si vous n'avez pas les investissements, vous n'aurez pas la croissance, et les effets à long terme dépassent même le coût visible de 15 milliards de dollars.

Le sénateur Oh : Avec la technologie moderne que nous avons maintenant, la vie marine et les côtes ne devraient pas être

more technology in shipping to avoid future incidents like running aground for tankers?

Mr. Lewis-Manning: I think, globally, the statistics speak for themselves. The technology, especially in the movement of petroleum products and chemical products, has innovated to a very significant amount. If you look at the places where we do have challenges, they're often in other types of vessels or situations. On the West Coast, for example, we have had a spill with a vessel at anchor, we've had an incident with a vessel drifting, and we've had a tug go aground, all within the last five years. The point about having a good planning process is that it would identify where the risks are. The trouble with legislation like this is that it's not actually bringing the process to bear.

Mr. McMillan: The expertise is obviously with the Chamber of Shipping, but compared to where we were a few years ago, with double-hulled tanks and pilot assist, the ability to do this safely is light years ahead of where we were a few years ago. I think Canadians are confident.

We bring so many ships in from the East Coast through our sensitive environments in the eastern part of Canada. If this bill was to be a moratorium on that, I think people in Ontario and Quebec would be just as upset as people in Western Canada that they couldn't keep their homes and get food to their grocery stores because of the limits of moving the products in.

Mr. Lewis-Manning: If I may add to that, a bridge of a modern tanker looks like the cockpit of a modern aircraft. The technology and principles of simulation and understanding the water column and how it reacts with a vessel are very sophisticated now.

Senator Simons: My apologies for arriving late.

Mr. Lewis-Manning, I'm quite interested in the PSSAs that you explained to us earlier. Is it possible that a PSSA could be crafted such that it would provide more protection because it could keep out other kinds of ships and not just the large tankers?

The Chair: Could you elaborate? No one knows what it is.

Senator Simons: Particularly sensitive sea areas. It sounds like something out of *The Princess Bride*, like Rodents Of Unusual Size.

compromises. Est-ce qu'il nous faut plus de technologie pour le transport maritime, afin d'éviter que des incidents se produisent, comme des pétroliers qui s'échouent?

M. Lewis-Manning : Je crois que, à l'échelle mondiale, les statistiques sont éloquentes. Il y a eu beaucoup d'innovation dans la technologie, en particulier pour le transport des produits pétroliers et des produits chimiques. Les difficultés que nous avons sont souvent liées à d'autres types de navires ou à d'autres types de situations. Sur la côte Ouest, par exemple, il y a eu un déversement alors que le navire était à l'ancre, nous avons eu un incident avec un navire à la dérive, et nous avons eu un remorqueur qui s'est échoué, tout cela au cours des cinq dernières années. Avoir un bon processus de planification permet de déterminer où se trouvent les risques. Le problème avec ce genre de mesures législatives, c'est qu'elles ne tirent pas parti du processus.

M. McMillan : C'est manifestement la Chamber of Shipping qui possède l'expertise, mais par rapport au point où nous étions il y a quelques années, avec les réservoirs à double coque et le soutien aux pilotes, nous sommes à des années-lumière sur le plan de notre capacité de le faire en toute sécurité. Je crois que les Canadiens ont confiance.

Nous amenons tellement de navires de la côte Est malgré les milieux écologiquement sensibles de l'Est du Canada. Si ce projet de loi imposait un moratoire là-dessus, je pense que les gens de l'Ontario et du Québec seraient tout aussi en colère que les gens de l'Ouest du Canada parce qu'ils ne pourraient pas garder leur maison et avoir de la nourriture dans les épiceries à cause de la restriction sur l'entrée des produits.

M. Lewis-Manning : Si vous me le permettez, j'ajouterais que le pont d'un pétrolier moderne ressemble au cockpit d'un aéronef moderne. La technologie et les principes de simulation et la compréhension de la colonne d'eau et de la façon dont elle réagit à un navire, tout cela est maintenant très sophistiqué.

La sénatrice Simons : Mes excuses pour mon arrivée tardive.

Monsieur Lewis-Manning, je suis très intéressée par les ZMPV que vous nous avez expliquées précédemment. Serait-il possible d'établir une ZMPV de manière à garantir une plus grande protection en excluant d'autres types de navires, en plus des gros pétroliers?

Le président : Pourriez-vous nous dire de quoi il s'agit? Personne ne sait ce que c'est.

La sénatrice Simons : Les zones maritimes particulièrement vulnérables. On croirait que c'est sorti tout droit du film *The Princess Bride*, avec ses RDTI, les Rongeurs de Taille Inhabituelle.

Mr. Lewis-Manning: Thank you for the question. I think what you're alluding to is correct. It has the capacity or ability to manage risks that go much further than just what this legislation is purporting. I think that's the real benefit.

There probably is some reluctance because it takes a significant effort. It would probably take a couple of years to be able to propose a PSSA to the International Maritime Organization, but it's taken a couple of years for this legislation to get to this point.

I think what concerns me the most is it's not actually leveraging the great work being done on the B.C. north coast by the federal government, the province, Indigenous communities and the industry. To me, the PSSA would accelerate that and increase the protections.

Senator Simons: Do you think there is a way that you could construct a network of PSSAs that would function as a de facto corridor, say out of Prince Rupert, so there could be one path in and out that would still provide protection for particularly sensitive sea areas?

Mr. Lewis-Manning: That's what you will see in other PSSAs, and then you focus your resources in the places where you need them. There's no question it is a vast area. We have other vast areas in Canada, and you want to be able to focus the right resources, both private sector and public sector resources, into making sure you are doing safe shipping.

Senator Simons: What other resources would be available under a PSSA model to protect the most vulnerable parts of the ecosystem?

Mr. Lewis-Manning: I don't want to be prescriptive in what I think it should look like. I think you're alluding to the concept of marine corridors, which is certainly in discussion in the Arctic waters in Canada where you can focus your hydrographic, your spill-response capabilities, your monitoring, your communication, reporting and emergency towing vessels — all those assets that would bring a degree of confidence to people that have significant concerns. I think that is where it works.

Of course, with the mapping, you understand where your ecological sensitivities are as well. That work is being done right across Canada, but it's not linking with this piece of legislation.

Senator Simons: That has been very helpful.

M. Lewis-Manning : Je vous remercie de votre question. Je crois que vous avez raison. La capacité de gérer les risques dépasse nettement ce que la loi semble prévoir. Je crois que c'est là le véritable avantage.

Il y a probablement certaines réticences, parce que cela demande un effort considérable. Il faudrait probablement quelques années pour être en mesure de proposer une ZMPV à l'Organisation maritime internationale, mais il a fallu quelques années pour que ce projet de loi en arrive à ce point.

Je dirais que ce qui me préoccupe le plus, c'est qu'on ne met pas à profit l'excellent travail que le gouvernement fédéral, la province, les collectivités autochtones et l'industrie accomplissent sur la côte nord de la Colombie-Britannique. Pour moi, une ZMPV accélérerait le processus et améliorerait les protections.

La sénatrice Simons : Croyez-vous qu'il y aurait une façon de bâtir un réseau de ZMPV qui fonctionnerait comme un corridor de facto, disons à partir de Prince Rupert, de sorte qu'il y ait un chemin d'entrée et de sortie qui garantirait quand même la protection des zones maritimes particulièrement vulnérables?

M. Lewis-Manning : C'est ce que vous voyez avec les autres ZMPV. Vous concentrez alors vos ressources aux endroits où il vous les faut. Il ne fait aucun doute que c'est une vaste zone. Nous avons d'autres vastes zones au Canada, et vous voulez être en mesure d'y concentrer les bonnes ressources, tant du secteur privé que du secteur public, afin de garantir la sécurité du transport maritime.

La sénatrice Simons : Quelles autres ressources seraient disponibles pour la protection des parties les plus vulnérables de l'écosystème, avec un modèle de ZMPV?

M. Lewis-Manning : Je ne veux pas imposer de normes quant à la forme que cela devrait prendre d'après moi. Je pense que vous faites allusion au concept des corridors maritimes, et cela fait certainement l'objet de discussions pour les eaux arctiques au Canada, à savoir où il faut concentrer vos capacités hydrographiques, vos capacités d'intervention en cas de déversement, vos capacités de surveillance, de communication et de signalement, et vos remorqueurs d'urgence — tous les éléments qui donneraient un certain degré de confiance aux gens qui ont de sérieuses réserves. Je crois que c'est là où cela fonctionne.

Bien entendu, avec la cartographie, vous comprenez également où se trouvent les éléments écologiques sensibles. On fait ce travail en ce moment à l'échelle du Canada, mais il n'est pas lié à ce projet de loi.

La sénatrice Simons : C'est de l'information très utile.

Senator Gagné: Actually, that was the question I was going to ask. Talking about compromise, would that be a possibility within this act, to have an established corridor? I think it's a question also of compromise. Do you have any comments?

Mr. Lewis-Manning: I didn't come prepared to give you a prescription. But I think you're on to something, if I may be so blunt. I think if this legislation is to progress, if it provides a conduit to that level of sophisticated marine spacial planning, I think it would be positive for the B.C. north coast, and I think it would be positive for Canada's international trade.

The Chair: How many tankers come to the maritime coast every day?

Mr. Lewis-Manning: I guess it wouldn't be fair of me to ask Senator Manning. He probably knows the figure. It's significant. I don't have an exact number in front of me. I'm sorry. That could be sent to the clerk.

The Chair: If you could, that would be helpful.

What other threats are there to the West Coast or any coastline outside of tanker traffic? There are all kinds of ships, cruise lines, barges and other ocean vehicles travelling along that north coast, as well as American tankers from Alaska down to the West Coast. So what other threats are there to the West Coast that might be of concern as well as the tankers?

Mr. Lewis-Manning: Thank you for the question. I'm not trying to say that this is a disproportionate threat, but any industrial activity poses a degree of threat. We're seeing trends in international shipping to larger ships, and, of course, the management of larger vessels deserves both review and potentially different approaches. I would say, for the most part, a lot of that is happening across Canada. You will see container ships now, 300-metres plus, that will be able to carry fuel itself that are in the range of the limits that we're talking about in this piece of legislation. So the management of risk goes well beyond just what we would assume in a crude oil tanker.

I would say something else that is very relevant at the moment is the cumulative impacts, and there is a lot of work being done in Canada right now to try and benchmark and evaluate the cumulative impacts of shipping. And this is all positive change. I'm sure you didn't spend the weekend, like I did, reading the Reconsideration report for Trans Mountain Expansion Project, but you'll see those concepts that are very prominent in the report and the issue of offsets. We're now moving to a level of sophistication in managing both shipping risk and its impacts on

La sénatrice Gagné : En fait, j'allais poser cette question. Parlant de compromis, est-ce qu'il serait possible aux termes de cette loi d'avoir un corridor établi? Je crois que c'est aussi une question de compromis. Que diriez-vous de cela?

M. Lewis-Manning : Je ne me suis pas préparé à vous prescrire quelque chose. Toutefois, je vais me permettre d'être direct et de dire que, d'après moi, vous avez mis le doigt sur quelque chose. Si ce projet de loi progresse et qu'il permet ce degré sophistiqué de planification de l'espace maritime, je pense que ce serait positif pour la côte nord de la Colombie-Britannique, et je pense que ce serait positif pour le commerce international du Canada.

Le président : Combien de pétroliers atteignent la côte des Maritimes chaque jour?

M. Lewis-Manning : Je pense qu'il ne serait pas bien que je pose cette question au sénateur Manning. Il connaît probablement la réponse. C'est considérable. Je n'ai pas le nombre exact avec moi. J'en suis désolé. Cette information pourrait être transmise à la greffière.

Le président : Si vous le pouvez, ce serait très utile.

Outre le trafic de pétroliers, quelles seraient les autres menaces pour la côte Ouest ou n'importe quelle côte? Il y a toutes sortes de navires, des bateaux de croisière, des barges et toutes sortes d'autres bâtiments qui longent la côte nord, de même que des pétroliers américains qui descendent de l'Alaska pour atteindre la côte Ouest. Quelles sont donc les autres menaces préoccupantes pour la côte Ouest, en plus des pétroliers ?

M. Lewis-Manning : Je vous remercie de votre question. Je n'essaie pas de dire que c'est une menace disproportionnée, mais toute activité industrielle constitue une menace dans une certaine mesure. Nous constatons que les navires servant au transport maritime international ont tendance à être plus gros, et bien sûr, il faudrait examiner la gestion des gros navires et envisager d'adopter des approches différentes. Je dirais que nous voyons cela beaucoup, et partout au Canada. Vous allez voir des porte-conteneurs de 300 mètres de long et plus, maintenant, qui pourront transporter du carburant correspondant aux limites dont nous parlons dans ce projet de loi. La gestion des risques va donc bien plus loin que ce qu'on peut présumer pour un pétrolier transportant du pétrole brut.

Je dirais qu'il y a un autre facteur très pertinent en ce moment, et ce sont les effets cumulatifs. Il se fait beaucoup de travail en ce moment au Canada dans un effort pour établir des points de référence et évaluer les effets cumulatifs du transport maritime. Ce sont des changements positifs dans l'ensemble. Je suis sûr que vous n'avez pas passé la fin de semaine comme je l'ai fait à lire le rapport de réexamen du projet d'expansion de Trans Mountain, mais vous allez voir les principes qui sont très proéminents dans le rapport et la question des crédits

the environment that has accelerated dramatically in the five years.

I will end off by saying we're on the cusp of probably a technological revolution with respect to fuels as well. It will have material impact on how we manage risk because it's going to make the risk go down significantly, in my humble opinion.

The Chair: I don't know if any of you can answer this question, but we've heard a lot of conflicting stories, I think, individually. We've had a number of First Nations from the West Coast who have come to visit us about this matter, and it's always hard to get a handle on it. But I don't see the First Nations as one group. I see them as a whole bunch of different groups, different business people. Maybe you could shed some light as to your relationships with the ones that might be affected, how many of them would be supportive of the ban and how many of them would be opposed to the ban?

Mr. McMillan: This is something that we've certainly done some work on, dating back to Northern Gateway. We had an opportunity to host several of the First Nations leaders from the entire corridor, including the coastal area at Fort McMurray, and there were many different views, from those who thought this was an incredible opportunity for their community to those who were challenged and wanted to understand how all the pieces would fit together.

In the past year, I got to understand the views of the Eagle Spirit pipeline project and what this bill would mean to them and how concerned they are. I know they have been public with many of you. The National Coalition of Chiefs is another advocacy group of First Nations leaders that are concerned about the inability to develop the economic opportunities for the citizens. I believe their mandate is ending on-reserve poverty, and they see this bill as a specific barrier to that. And we have the IRC, the Indian Resource Council, which has spoken out very publicly.

So I think your observation that there is no homogenous view but multiple views, as all Canadians have, is an appropriate way to look at it. Your meetings in British Columbia, I think, would be very interesting.

The Chair: I'm not sure if we're going to be able to complete this in time. I will run it an extra five minutes, at least to 11:35, to allow us to get to our caucus meeting. I'm sure they would come back if we asked them again.

compensatoires. Nous passons à un degré de sophistication qui s'est radicalement accéléré au cours des cinq dernières années concernant la gestion des risques du transport maritime et de ses répercussions sur l'environnement.

Je vais terminer en disant que nous sommes probablement à l'aube d'une révolution technologique qui touche également les carburants. Cela produira un effet important sur notre façon de gérer les risques, car les risques vont diminuer considérablement à mon humble avis.

Le président : Je ne sais pas si l'un de vous peut répondre à cette question, mais nous avons entendu beaucoup de versions contradictoires individuellement, d'après moi. Certaines Premières Nations de la côte Ouest sont venues nous voir à ce sujet, et il est toujours difficile de bien cerner les enjeux. Cependant, je ne vois pas les Premières Nations comme formant un seul groupe. Je les vois comme de nombreux groupes différents, des gens d'affaires différents. Pourriez-vous nous éclairer sur vos relations avec les Premières Nations qui pourraient être touchées? Combien d'entre elles appuieraient l'interdiction, et combien y seraient opposées?

M. McMillan : Nous avons fait du travail à ce sujet, et cela remonte à Northern Gateway. Nous avons eu l'occasion d'accueillir plusieurs des dirigeants des Premières Nations du corridor entier, y compris la zone côtière de Fort McMurray, et il y avait de nombreux points de vue différents, de ceux qui pensaient que c'était une formidable occasion pour leur collectivité à ceux qui remettaient cela en question et qui voulaient comprendre comment tout fonctionnerait globalement.

Au cours de la dernière année, j'ai pu comprendre les points de vue des responsables du projet d'oléoduc Eagle Spirit, les répercussions de ce projet de loi sur eux, et à quel point ils sont préoccupés. Je sais qu'ils se sont exprimés publiquement avec plusieurs d'entre vous. La National Coalition of Chiefs et un autre groupe de défense des dirigeants des Premières Nations qui sont préoccupés par l'incapacité de tirer parti des possibilités économiques pour leurs citoyens. Je crois que leur mandat est de mettre fin à la pauvreté dans les réserves, et ils voient ce projet de loi comme un obstacle bien précis à cela. Puis nous avons l'Indian Resource Council, l'IRC, qui s'est exprimé très publiquement.

Je crois que vous avez raison de dire qu'il n'y a pas de point de vue homogène, mais qu'il y a plutôt de multiples points de vue comme dans la population canadienne en général. Vos réunions en Colombie-Britannique seraient très intéressantes d'après moi.

Le président : Je ne sais pas si nous allons pouvoir finir à temps. Je vais prolonger la réunion de cinq minutes, au moins jusqu'à 11 h 35, afin que nous puissions nous rendre à temps à notre réunion de caucus. Je suis sûr qu'ils accepteraient si nous leur demandions de revenir.

Senator Jaffer: Thank you for letting me ask a question.

First of all, thank you for your presentation. My question is to you, Mr. McMillan. I understand that 18 LNG export facilities have been proposed in Canada, with 13 of them in my province of British Columbia. Is that correct?

Mr. McMillan: Rough numbers, yes. I think that sounds like roughly what I heard.

Senator Jaffer: A total capacity of 260 million tonnes per day. According to The Conference Board of Canada study, which estimates the potential contributions of LNG exports to the Canadian economy, LNG sites in British Columbia could add roughly 7.4 billion in Canada's annual economy over the next 30 years and raise national employment by an annual average of 65,000 jobs. Do you agree with that?

Mr. McMillan: I've not looked at the report, but the opportunity for LNG from Canada is substantial.

Senator Jaffer: Your submission to the house on October 26, 2017, indicated that adopting Bill C-48 would signify that Canada is closed for business. The chair will cut me off, so I won't quote you. However, in Bill C-48, LNG is not a banned material. Do you agree with that? That's not a persistent or crude oil? You can still do business with LNG?

Mr. McMillan: That's my understanding.

Senator Jaffer: Bill C-48 allows for the shipment of non-toxic and non-corrosive oils, oils which, when spilled, do not have the same lasting effect that persistent or crude oil have on the environment. What can you tell us about the export of LNG and its contribution to economic growth and jobs, and how does this reconcile with your position that B.C. will be closed for business?

Mr. McMillan: Thank you for the question. From our point of view, we think LNG is a phenomenal opportunity for Canada, and globally for Canada to be the supplier of choice. The same for crude oil. No one should pit one against the other. Canada has opportunity in both regards. We can be exceptional in both, and both can and should and will be done safely. As far as those opportunities, I think we need to pursue them with all haste. But we've also have seen the cancellation of Aurora LNG and of Pacific Northwest LNG. As much as we are working hard, we have one approved and a second smaller one that has been approved.

La sénatrice Jaffer : Je vous remercie de me permettre de poser une question.

Premièrement, je vous remercie de votre exposé. Ma question s'adresse à vous, monsieur McMillan. Si j'ai bien compris, 18 installations d'exportation de gaz naturel liquéfié ont été proposées au Canada, dont 13 dans ma province, la Colombie-Britannique. Est-ce juste?

M. McMillan : À peu près, oui. Cela correspond à peu près à ce que j'ai entendu.

La sénatrice Jaffer : Une capacité totale de 260 millions de tonnes par jour. Selon l'étude du Conference Board du Canada, qui fait une estimation des contributions possibles des exportations de GNL à l'économie canadienne, les sites de GNL de la Colombie-Britannique pourraient ajouter environ 7,4 milliards de dollars par année à l'économie canadienne sur les 30 prochaines années et faire grimper le nombre d'emplois à l'échelle nationale d'une moyenne annuelle de 65 000 emplois. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. McMillan : Je n'ai pas regardé le rapport, mais les débouchés pour le GNL du Canada sont considérables.

La sénatrice Jaffer : Selon votre mémoire présenté à la Chambre le 26 octobre 2017, l'adoption du projet de loi C-48 signifierait que le Canada a fermé ses portes. Cependant, dans le projet de loi C-48, le GNL n'est pas un produit interdit. Êtes-vous d'accord avec cela? Ce n'est pas un hydrocarbure persistant ou du pétrole brut. Les activités commerciales ne cessent pas pour le GNL.

M. McMillan : C'est ce que je comprends.

La sénatrice Jaffer : Le projet de loi C-48 permet le transport maritime de produits non toxiques et non corrosifs, dont les effets ne seront pas aussi persistants dans l'environnement, en cas de déversement, que les hydrocarbures persistants ou le pétrole brut. Qu'est-ce que vous pouvez nous dire au sujet de l'exportation du GNL et de sa contribution à la croissance économique et aux emplois? Et en quoi est-ce que cela correspond à votre position voulant que cela soit équivalent à fermer les portes de la Colombie-Britannique?

M. McMillan : Je vous remercie pour la question. De notre point de vue, le gaz naturel liquéfié est, pour le Canada, une occasion phénoménale et il lui offre la possibilité d'être le fournisseur mondial de choix. Il en va de même pour le pétrole brut. Il ne faut pas opposer les deux. Le Canada est doublement privilégié. Nous pouvons être exceptionnels dans les deux cas et nous devrions et nous pouvons saisir les deux occasions sans danger. Nous devons y mettre de l'ardeur. Cependant, on a aussi annulé les projets Aurora et Pacific Northwest de gaz naturel liquéfié. Tout ce travail acharné a permis d'en faire approuver un, puis un deuxième, plus modeste.

Those that are fighting against shipments off the north coast and are fighting against Trans Mountain and fought against Northern Gateway are the same environmental activist groups out of the U.S. that are fighting against the pipeline to take natural gas to the coast. We should not be naive as Canadians to think that LNG is going to be treated any differently than Northern Gateway or than Trans Mountain. It's the exact same individuals and funders that are trying to limit Canada's ability to expand our growth.

Senator Jaffer: Thank you for your answer. So far, LNG is not part of the ban or the moratorium. It's not persistent or crude oil, so there is no issue there; is that correct?

Mr. McMillan: My solution would be, in the amendment that we'll put forward to the committee, that we should expand that definition of persistence to exclude crude oil as well. I think if that's a path you're going down, that's likely the recommendation we'll make, to allow us to ship crude oil by changing that definition.

Senator Jaffer: Mr. Lewis-Manning, I'm impressed by the PPSA you have been talking about and your experience protecting the environment, but, from what I understand, the reason why crude oil and the persistent oils have been set out is because they do not dissipate as quickly as, say, LNG or others, so they can harm the environment more if there was a spill. Do you agree with that?

Mr. Lewis-Manning: I agree that the potential for harm is increased. However, I would also purport that we already move a significant amount of crude in Canada safely, and similar persistent products, even on the fresh water of the Great Lakes.

Senator Jaffer: I'm just talking about that area. That's the reason why it's in the moratorium. It's because it doesn't dissipate as quickly as LNG would.

Mr. Lewis-Manning: That's the reason that Transport Canada is justifying.

Senator Jaffer: Thank you.

Mr. McMillan: I want to be clear that that definition is not based on science. The moratorium as proposed is not based on science. I think that by conflating those two things, it would be problematic.

Senator Jaffer: May I please ask, since you keep saying it, that you provide why you say it is not based on science to the clerk so that we can study it carefully, please? Thank you very much.

The Chair: Are you good with that, Mr. McMillan?

Ceux qui combattent les livraisons à partir de la côte nord et le projet Trans Mountain et qui ont combattu Northern Gateway sont les mêmes groupes d'écolos des États-Unis qui s'opposent au gazoduc vers la côte. Les Canadiens ne devraient pas avoir la naïveté de croire que le gaz naturel liquéfié aura droit à un traitement différent de celui de Northern Gateway ou de Trans Mountain. C'est exactement les mêmes individus et mêmes bailleurs de fonds qui essaient de limiter la capacité de croissance du Canada.

La sénatrice Jaffer : Merci de votre réponse. Jusqu'ici, le gaz naturel liquéfié n'est pas visé par l'interdiction ou le moratoire. Ce n'est pas du pétrole brut ni des hydrocarbures persistants. Il ne pose donc pas de problème, n'est-ce pas?

M. McMillan : Dans l'amendement que nous proposerons au comité, la solution serait d'élargir cette définition de persistance, pour exclure aussi le pétrole brut. Si vous vous engagez dans cette voie, ce sera peut-être notre recommandation, pour permettre le transport du brut.

La sénatrice Jaffer : Monsieur Lewis-Manning, la zone maritime particulièrement vulnérable dont vous avez parlé m'a impressionnée, de même que votre expérience dans la protection de l'environnement, mais, d'après ce que je comprends, on a exclu le pétrole brut et les hydrocarbures persistants parce qu'ils ne se dissipent pas aussi rapidement que, disons, le gaz naturel liquéfié ou d'autres produits, ce qui les rend plus nocifs pour l'environnement en cas de déversement. Est-ce exact?

M. Lewis-Manning : Je suis d'accord : la nocivité est augmentée, mais je dirais aussi qu'il se transporte déjà sans danger beaucoup de brut et de produits persistants similaires au Canada et même dans les eaux douces des Grands Lacs.

La sénatrice Jaffer : Je parle seulement de cette région. C'est la raison pour laquelle le moratoire les vise. Parce qu'ils ne se dissipent pas aussi rapidement que le gaz naturel liquéfié.

M. Lewis-Manning : C'est la raison que Transports Canada justifie.

La sénatrice Jaffer : Merci.

M. McMillan : Je tiens à préciser que cette définition n'est pas scientifique. Le moratoire proposé ne se fonde pas sur la science. Je pense qu'il serait problématique de grouper les deux.

La sénatrice Jaffer : Puis-je, s'il vous plaît, vous demander, puisque vous le répétez, de communiquer à notre greffière vos motifs pour affirmer l'absence de fondement scientifique, pour que nous puissions les étudier soigneusement? Merci beaucoup.

Le président : Est-ce que cela vous convient, monsieur McMillan?

Mr. McMillan: We will make a submission in that regard.

The Chair: You may come back.

Senator Dasko: I have a very short question. What happens to the voluntary moratorium if this bill should die?

Mr. Lewis-Manning: Thank you very much. Nothing will happen. It will continue to exist and be respected.

Mr. McMillan: The same would be true if it passes, that this bill has nothing to do with the voluntary — I think other people have conflated those two things as an issue, but they really are unrelated.

Senator Dasko: So it continues then. Just as it is, unchanged.

Mr. Lewis-Manning: Correct.

Senator Dasko: Thank you.

The Chair: Okay. Did you have a point to make before we adjourn?

Senator Miville-Dechêne: Yes, just a small point, because I was not clear on why Terrace. It's because the Nisga'a Nation is right beside it, and the Nisga'a Nation, as you know, publicly had strong reservations about the moratorium.

Just a second point, because it was very interesting, this PSSA corridor — could we have research on the international cases?

Jed Chong, Analyst, Library of Parliament: It will be included in the next round of briefing notes for the committee. Not tomorrow, that's too soon.

Senator Miville-Dechêne: Corridor is oil transported in those PSSA places.

Mr. Chong: We can look into it and put it in the committee's briefing material.

The Chair: We'll have a steering meeting sometime this week. I'll try to fix it up.

(The committee adjourned.)

M. McMillan : Nous les communiquerons.

Le président : Il se peut que vous reveniez.

La sénatrice Dasko : J'ai une très courte question. Qu'arrive-t-il au moratoire volontaire, si le projet de loi meurt au Feuilleton?

M. Lewis-Manning : Merci beaucoup. Il n'arrivera rien. Il continuera d'être en vigueur et d'être respecté.

M. McMillan : Ce sera la même chose si le projet de loi est adopté, puisqu'il n'a rien à voir avec le moratoire — je pense que certains ont regroupé ces deux notions pour en faire un problème, mais elles n'ont vraiment pas de rapport.

La sénatrice Dasko : Donc, il est maintenu, tel quel, sans changement.

M. Lewis-Manning : Oui.

La sénatrice Dasko : Merci.

Le président : D'accord. Aviez-vous quelque chose à dire avant que nous levions la séance?

La sénatrice Miville-Dechêne : Oui, une petite observation, parce que je n'ai pas tout à fait compris pour Terrace. C'est parce que cet endroit est tout près de la nation Nisga'a, qui, comme vous le savez, a publiquement émis de fortes réserves au sujet du moratoire.

Une deuxième remarque seulement, parce que c'était très intéressant, ce corridor dans une zone marine particulièrement vulnérable — pourrions-nous avoir une recherche sur les cas internationaux?

Jed Chong, analyste, Bibliothèque du Parlement : Cela fera partie de la prochaine série de notes d'information destinées au comité. Pas demain, parce que c'est trop tôt.

La sénatrice Miville-Dechêne : Le corridor permet le transport pétrolier dans ces zones particulièrement vulnérables.

M. Chong : Nous pouvons examiner la question et en parler dans les documents d'information que nous remettrons au comité.

Le président : Le comité directeur se réunira quelque part cette semaine. Je vais essayer d'organiser les détails.

(La séance est levée.)

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, February 27, 2019

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast, met this day at 6:47 p.m. to give consideration to the bill.

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

[*English*]

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

My name is David Tkachuk. I am a senator from Saskatchewan, and I am going to ask senators introduce themselves.

Senator Jaffer: Mobina Jaffer, British Columbia.

Senator Dasko: Donna Dasko, Ontario.

Senator Simons: Paula Simons, from Alberta.

Senator Gagné: Raymonde Gagné, Manitoba.

Senator Miville-Dechêne: Julie Miville-Dechêne, Quebec.

Senator Dawson: Dennis Dawson, Quebec.

Senator McCoy: Elaine McCoy, Alberta.

Senator Griffin: Diane Griffin, Prince Edward Island.

Senator Oh: Victor Oh, Ontario.

Senator Smith: Larry Smith, Quebec.

Senator D. Black: Doug Black, Alberta.

The Chair: Thank you.

We will now proceed with our first panel of witnesses, who we are pleased to have with us this evening.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 27 février 2019

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, se réunit aujourd'hui, à 18 h 47, pour étudier le projet de loi.

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

[*Traduction*]

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

Je m'appelle David Tkachuk. Je suis un sénateur de la Saskatchewan, et je demanderais aux sénateurs de se présenter.

La sénatrice Jaffer : Mobina Jaffer, de la Colombie-Britannique.

La sénatrice Dasko : Donna Dasko, de l'Ontario.

La sénatrice Simons : Paula Simons, de l'Alberta.

La sénatrice Gagné : Raymonde Gagné, du Manitoba.

La sénatrice Miville-Dechêne : Julie Miville-Dechêne, du Québec.

Le sénateur Dawson : Dennis Dawson, du Québec.

La sénatrice McCoy : Elaine McCoy, de l'Alberta.

La sénatrice Griffin : Diane Griffin, de l'Île-du-Prince-Édouard.

Le sénateur Oh : Victor Oh, de l'Ontario.

Le sénateur Smith : Larry Smith, du Québec.

Le sénateur D. Black : Doug Black, de l'Alberta.

Le président : Merci.

Nous entendrons maintenant notre premier groupe de témoins. Nous sommes heureux de les accueillir ce soir.

From the Western Canada Marine Response Corporation, we welcome Mr. Michael Lowry, Manager, Communications, by video conference; and from Whitecap Resources Inc., Mr. Grant Fagerheim, President and Chief Executive Officer, also by video conference.

Is that the proper pronunciation?

Grant Fagerheim, President and Chief Executive Officer, Whitecap Resources Inc.: Yes, it is.

The Chair: And, from the Independent Contractors and Businesses Association of British Columbia, we have Mr. Tim McEwan, Senior Vice President.

Thank you for attending our meeting. We'll start with our witnesses by video conference. The floor is yours, Mr. Lowry, followed by Mr. Fagerheim and Mr. McEwan.

Michael Lowry, Manager, Communications, Western Canada Marine Response Corporation: Thank you, chair, and committee members for the invitation to speak to you this evening.

As an introduction, WCMRC's mandate under the Canada Shipping Act is to be prepared to respond to oil spills on Canada's West Coast, regardless of where that spill may happen. If required, we can and do prepare for and respond to spills anywhere from the coast of B.C.

While we neither support nor oppose Bill C-48, spill response and our ability to handle spills has played an essential role in the conversation around energy exports, market access and shipping volumes.

I'd like to provide the committee with an overview, first, of our organization, a little bit about spill response in Canada for those who might not be familiar with how it works, and then I'd like to provide the committee with recent examples that WCMRC has been involved in that relate to increases in shipping traffic on the West Coast.

Western Canada Marine Response Corporation is the only Transport Canada-certified marine response organization on Canada's West Coast. On average, we respond to 20 typically small spills each year. WCMRC has successfully responded to oil spills for more than 40 years. Starting in 1976 as Burrard Clean Operations, we became Canada's first certified response organization under the amended Canada Shipping Act in 1995. We currently have bases in Vancouver, Nanaimo, Victoria and

De la Western Canada Marine Response Corporation, nous accueillons M. Michael Lowry, gestionnaire des Communications, qui comparait par vidéoconférence. Nous accueillons également, de Whitecap Resources Inc., M. Grant Fagerheim, président et chef de la direction, également par vidéoconférence.

Est-ce la prononciation exacte?

Grant Fagerheim, président et chef de la direction, Whitecap Resources Inc. : Oui.

Le président : De plus, de l'Independent Contractors and Businesses Association of British Columbia, nous accueillons M. Tim McEwan, vice-président principal.

Nous vous remercions de participer à notre réunion. Nous entendrons d'abord nos témoins par vidéoconférence. Monsieur Lowry, vous avez la parole; vous serez suivi de M. Fagerheim et de M. McEwan.

Michael Lowry, gestionnaire, Communications, Western Canada Marine Response Corporation : Monsieur le président et membres du comité, je vous remercie de m'avoir invité à vous parler aujourd'hui.

Tout d'abord, un peu de contexte. Le mandat de la WCMRC, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, est d'être prête à intervenir en cas de déversement de pétrole sur la côte Ouest du Canada, peu importe l'endroit où ce déversement se produit. Au besoin, nous sommes prêts à intervenir en cas de déversement n'importe où le long de la côte de la Colombie-Britannique.

Même si nous ne sommes ni pour ni contre le projet de loi C-48, l'intervention en cas de déversement et notre capacité à intervenir en cas de déversement jouent un rôle essentiel dans la conversation sur les exportations d'énergie, l'accès au marché et les volumes d'expédition.

J'aimerais d'abord fournir au comité un aperçu de notre organisme et parler un peu de l'intervention en cas de déversement au Canada pour ceux qui ne savent pas exactement comment cela fonctionne, et ensuite, j'aimerais présenter au comité des exemples récents des activités de la WCMRC qui découlent de l'intensification de la circulation maritime le long de la côte Ouest.

La Western Canada Marine Response Corporation est le seul organisme d'intervention marine certifié par Transports Canada sur la côte Ouest du Canada. En moyenne, nous intervenons dans 20 petits déversements typiques chaque année. La WCMRC intervient efficacement dans les déversements de pétrole depuis plus de 40 ans. Nous avons commencé nos activités en 1976 sous le nom de Burrard Clean Operations et en 1995, nous sommes devenus le premier organisme d'intervention certifié du Canada

Prince Rupert. We have equipment caches along the entire coast, including in Kitimat and Haida Gwaii.

Our mandate under the Canada Shipping Act is to ensure there is a state of preparedness in place when a marine spill occurs and to mitigate those impacts on B.C.'s coast. This includes the protection of wildlife, economic and environmental sensitivities, and the safety of both responders and the public. Our mandate covers 27,000 kilometres of B.C. coastline out to 200 nautical miles from shore, which means our work is often extremely remote.

As I mentioned, we are certified by Transport Canada as a response organization under Canada's Marine Oil Spill Response and Preparedness Regime. Transport Canada sets the spill response standards, and WCMRC must demonstrate that we meet those standards to meet our certification. WCMRC consistently exceeds Transport Canada recommended response standards, and, currently, Transport Canada is looking into updating response organization planning standards for all of Canada.

Canada has a polluter-pay model for spill response, and WCMRC, as a result, is industry-funded. We're an organization with more than 2,300 members. Membership is mandatory for vessels over a certain size calling on Canadian ports, as well as for oil-handling facilities receiving or shipping oil across their docks. Members are required to pay an annual preparedness fee to ensure they will receive our response services, including equipment and supplies in the event that they may pollute.

Our fees cover our annual operating costs. They do not cover the costs that we incur when responding to a spill, which, as per Canada's Marine Liability Act, must be paid by the polluter. Profits earned by WCMRC from a spill are either reinvested into the organization or used to offset future operating costs and lower fees for the members.

I will move to the risk-based model that is currently in place and we are developing for the coast.

Transport Canada and the Canadian Coast Guard are leading the development of area response plans based on area risk assessments. In B.C., the first focus for this initiative is the north coast. The projects include the participation of Environment and

en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada modifiée. Nous avons actuellement des bases à Vancouver, à Nanaimo, à Victoria et à Prince Rupert. Nous avons aussi des dépôts d'équipement tout le long de la côte, notamment à Kitimat et à Haida Gwaii.

Le mandat que nous confère la Loi sur la marine marchande du Canada consiste à veiller à ce qu'un état de préparation soit en œuvre lorsqu'un déversement maritime se produit et à atténuer ses impacts sur la côte de la Colombie-Britannique. Cela comprend la protection des espèces sauvages, l'hypersensibilité économique et environnementale et la sécurité des intervenants et du public. Notre mandat vise 27 000 kilomètres de côtes de la Colombie-Britannique jusqu'à 200 milles marins des côtes, ce qui signifie que notre travail est souvent très éloigné.

Comme je l'ai mentionné, nous sommes certifiés par Transports Canada à titre d'organisme d'intervention en vertu du Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin au Canada. Transports Canada établit les normes d'intervention en cas de déversement, et la WCMRC doit démontrer qu'elle respecte ces normes pour obtenir sa certification. La WCMRC dépasse constamment les normes en matière d'intervention recommandées par Transports Canada et, actuellement, Transports Canada envisage de mettre à jour les normes de planification des organismes d'intervention pour l'ensemble du Canada.

Le Canada a adopté le modèle du pollueur-payeur pour l'intervention en cas de déversement et, par conséquent, la WCMRC est financée par l'industrie. Notre organisme compte plus de 2 300 membres. L'adhésion est obligatoire pour les navires de plus d'une certaine taille faisant escale dans les ports canadiens, ainsi que pour les installations de manutention d'hydrocarbures qui reçoivent ou expédient du pétrole sur leurs quais. Les membres sont tenus de payer des frais de préparation annuels pour s'assurer qu'ils recevront nos services d'intervention, y compris l'équipement et les fournitures nécessaires en cas de pollution.

Ces honoraires couvrent nos frais d'exploitation annuels. Ils ne couvrent pas les coûts que nous engageons lorsque nous intervenons dans un déversement, car en vertu de la Loi sur la responsabilité en matière maritime du Canada, ces coûts doivent être payés par le pollueur. Les profits réalisés par la WCMRC à la suite d'un déversement sont soit réinvestis dans l'organisme, soit utilisés pour compenser les coûts de fonctionnement futurs et réduire les cotisations des membres.

J'aimerais maintenant parler du modèle fondé sur le risque qui est actuellement en œuvre et que nous sommes en train d'élaborer pour la côte.

Transports Canada et la Garde côtière canadienne dirigent l'élaboration de plans d'intervention régionaux fondés sur l'évaluation des risques régionaux. En Colombie-Britannique, cette initiative se concentre surtout sur la côte nord. Les projets

Climate Change Canada, the Department of Fisheries and Oceans, the B.C. Ministry of Environment and coastal First Nations.

To help plan and prepare for spills on our West Coast, WCMRC has developed a coastal mapping program that gathers existing data to identify coastal sensitivities, including ecological, cultural and economic resources. Field teams from WCMRC then ground-truth the data and develops protection strategies for these at-risk resources. These strategies, called geographic response strategies, allow for the most efficient deployment of response resources, maximizing coast protection, reducing response times and minimizing risk. WCMRC has developed more than 500 geographic response strategies for the West Coast, including some for Kitimat Channel and Prince Rupert. We strongly feel that response planning and preparedness should take a science-based approach that starts with a risk assessment of the area.

I'd like to give you some examples of projects we've worked on previously, starting with the Trans Mountain expansion project. This is a recent example of a project that will increase shipping traffic on the West Coast. As a result of this increased risk, WCMRC and Trans Mountain worked together to develop enhanced planning standards in the shipping lanes around Vancouver Island. These enhanced planning standards for marine spill response in the Salish Sea will result in reduced times for initiating response from a maximum of six hours to two hours for Vancouver Harbour, and from 18 hours to six hours for the remainder of the southern shipping lane. This regime will be able to deliver 20,000 tonnes of capacity within 36 hours from dedicated resources along the Salish Sea. This represents a response capacity that is double and a delivery time that is half the existing planning standards.

The estimated capital cost of these enhancements is approximately \$150 million, and these enhancements will add more than 120 new employees, 44 new vessels and six new spill response bases along the shipping route. We have proposed bases that will be 24 hours, including ones in Vancouver Harbour, Victoria and Sydney.

When Northern Gateway was still a project, we were approached to develop its spill response enhancements for the north coast. I'd like to outline what those enhancements would have looked like.

profitent notamment de la participation d'Environnement et Changement climatique Canada, du ministère des Pêches et des Océans, du ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique et des Premières Nations côtières.

Pour aider à planifier et à préparer l'intervention en cas de déversement sur la côte Ouest, la WCMRC a élaboré un programme de cartographie côtière qui recueille les données existantes, afin d'identifier l'hypersensibilité côtière, notamment dans les ressources écologiques, culturelles et économiques. Les équipes de terrain de la WCMRC vérifient ensuite les données sur le terrain et élaborent des stratégies de protection pour ces ressources à risque. Ces stratégies, appelées stratégies d'intervention géographique, permettent le déploiement le plus efficace des ressources d'intervention, car elles optimisent la protection des côtes, elles réduisent les délais d'intervention et elles minimisent les risques. La WCMRC a élaboré plus de 500 stratégies d'intervention géographique pour la côte Ouest, dont certaines pour Kitimat Channel et Prince Rupert. Nous croyons fermement que la planification et la préparation des interventions devraient être fondées sur une approche scientifique qui commence par une évaluation des risques dans la région.

J'aimerais vous donner quelques exemples de projets sur lesquels nous avons travaillé, en commençant avec le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain. Il s'agit d'un exemple récent de projet qui accroîtra la circulation maritime sur la côte Ouest. En raison de ce risque accru, la WCMRC et Trans Mountain ont collaboré à l'élaboration de normes améliorées en matière de planification des routes maritimes autour de l'île de Vancouver. Ces normes de planification améliorées liées à l'intervention en cas de déversement dans la mer des Salish permettront de réduire le délai d'intervention, qui passera d'un maximum de 6 heures à 2 heures pour le port de Vancouver et de 18 heures à 6 heures pour le reste de la route maritime du sud. Ce régime permettra de livrer 20 000 tonnes de capacité dans un délai de 36 heures à partir de ressources spécialisées le long de la mer des Salish. Cela représente une capacité de réponse doublée et un délai de livraison qui correspond à la moitié des normes de planification existantes.

On estime que les coûts en capital de ces améliorations seront d'environ 150 millions de dollars, et ces améliorations permettront d'ajouter plus de 120 nouveaux employés, 44 nouveaux navires et six nouvelles bases d'intervention en cas de déversement le long de la route maritime. Nous avons des bases proposées qui seront ouvertes 24 heures sur 24, notamment celles du port de Vancouver, de Victoria et de Sydney.

Lorsque Northern Gateway était encore à l'étape de projet, on nous a demandé d'améliorer son système d'intervention en cas de déversement sur la côte nord. J'aimerais vous expliquer à quoi auraient ressemblé ces améliorations.

During the planning phase of Northern Gateway, WCMRC developed equipment, personnel and response based plans to support a response to a 32,000-tonne spill. This project would have been over \$130 million of equipment and was planned with 120 dedicated responders who would support four response bases in the north. These plans were based on credible worst-case spills, with robust response plans in place that would support the Northern Gateway project, along with other marine users of the north coast.

A similar approach could be developed for any potential projects along the north coast.

In conclusion, I'd like to say that WCMRC does believe in science-based decision making. The Government of Canada, through Transport Canada and the Canadian Coast Guard, has the ability to improve its response planning standards to better align with risks. Finally, I'd like to say that it is possible to plan for spills anywhere along the West Coast, and WCMRC is prepared to work with government and/or industry proponents to ensure the appropriate level of response is in place to address any increases in risk.

Thank you for your time.

The Chair: Thank you.

Mr. Fagerheim, please go ahead.

Mr. Fagerheim: Good evening and thank you, honourable chair and committee members, for allowing me to speak today.

Whitecap was founded as a private company in 2009, with eight employees and today is a publicly traded Canadian oil and gas company with 433 employees, producing approximately 75,000 barrels of oil equivalent per day of primarily light oil from British Columbia, Alberta and Saskatchewan.

Whitecap is not an oil sands company. We produce oil from conventional fields through technologically advanced secondary and tertiary recovery, including the CO₂ enhanced oil recovery project at Weyburn, Saskatchewan, which is the largest CO₂ recovery project in the world. Our operations at Weyburn sequester approximately 2 million tonnes of CO₂ per year, providing storage for emissions capture.

Whitecap is different from integrated oil companies that have their own refining operations that consume crude oil to make gasoline and other refined products. We are a pure producer that sells our crude products at market prices, and we have experienced extreme price differentials of late as a result of lack

Pendant la phase de planification de Northern Gateway, la WCMRC a élaboré des plans fondés sur l'équipement, le personnel et l'intervention pour appuyer une intervention en cas de déversement de 32 000 tonnes. Ce projet aurait nécessité plus de 130 000 \$ en équipement et a été planifié avec 120 intervenants attitrés qui appuieraient quatre bases d'intervention dans le Nord. Ces plans étaient fondés sur les pires scénarios de déversement crédibles et des plans d'intervention solides étaient en place pour appuyer le projet Northern Gateway, ainsi que d'autres utilisateurs maritimes de la côte nord.

Une approche semblable pourrait être mise au point pour tout autre projet potentiel le long de la côte nord.

En terminant, j'aimerais préciser que la WCMRC croit que les décisions doivent être prises sur des fondements scientifiques. Le gouvernement du Canada, par l'entremise de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne, est en mesure d'améliorer ses normes de planification des interventions afin de mieux tenir compte des risques. Enfin, j'aimerais ajouter qu'il est possible de se préparer pour des déversements n'importe où le long de la côte Ouest, et la WCMRC est prête à travailler avec le gouvernement ou les intervenants de l'industrie pour s'assurer que le niveau d'intervention approprié est en place pour faire face à toute augmentation du risque.

Je vous remercie de votre temps.

Le président : Merci.

Monsieur Fagerheim, vous avez la parole.

M. Fagerheim : Bonsoir et merci, honorable président et membres du comité, de me permettre de vous parler aujourd'hui.

Whitecap a été fondée à titre de société privée en 2009, avec huit employés et elle est aujourd'hui une société pétrolière et gazière canadienne cotée en bourse qui emploie 433 personnes et qui produit environ 75 000 barils équivalent pétrole par jour, surtout du pétrole léger de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan.

Whitecap n'est pas une société d'exploitation des sables bitumineux. En effet, nous produisons du pétrole à partir de gisements classiques grâce à des techniques de récupération secondaire et tertiaire de pointe, par exemple le projet de récupération assistée des hydrocarbures avec CO₂ à Weyburn, en Saskatchewan, qui est le plus important projet de récupération de CO₂ au monde. Nos activités à Weyburn séquestrent environ 2 millions de tonnes de CO₂ par année, ce qui nous permet de stocker les émissions pour les capter.

Whitecap est différente des sociétés pétrolières intégrées qui ont leurs propres activités de raffinage qui consomment du pétrole brut pour produire de l'essence et d'autres produits raffinés. Nous sommes un producteur pur qui vend ses produits bruts aux prix du marché, et nous avons connu récemment des

of market access due to there being no incremental pipeline capacity.

Like other pure producers that don't own refining infrastructure, we rely entirely on Canada's export capability, which is primarily pipelines, to monetize our crude oil products. The proceeds of our sales are then reinvested into our Canadian economy to employ people directly and indirectly through the purchase of goods and services across Canada.

As with almost all producing integrated companies in Canada, Whitecap has a strong track record of safety, operational excellence and environmental stewardship. We are very proud of our records in these programs to date.

Today, I want to speak to you about the concerns we have with regard Bill C-48, the proposed tanker ban.

We are a country that is known to be rich in natural resources, including our oil and gas assets, with these being some of the largest resources in the world. We are also very proud and protective of all of Canada's diverse natural landscapes, wildlife and coasts, including the beautiful west coast of British Columbia.

Sadly, although we have one of the strongest regulatory standards and environmental practices in the world, Canada is not believed to have consistent government regulations that allow Canadians to get fair prices for their produced oil and natural gas, and therefore has lost significant amounts of investment from American, Asian, European and even Canadian investors. Global investors invest their capital in companies that are able to provide the best returns for their shareholders. To do that, we require access to foreign markets other than the United States of America to monetize our products. This requires access to coastal waters. The West Coast of Canada is the closest, most practical and therefore most logical.

Should the tanker ban proceed, we, as Canadian producers, will experience even further reputational damage as a nation along with further loss of investment.

Canada has a technically advanced workforce and has demonstrated itself as a world leader in extraction of hydrocarbons. We should celebrate the contributions that energy business brings to the Canadian economy, to the citizens of Canada and to the nation as a whole. These will benefit all

écarts de prix extrêmes attribuables au manque d'accès au marché en raison d'un manque d'accroissement de la capacité pipelinrière.

Comme d'autres producteurs purs qui ne possèdent pas d'infrastructure de raffinage, nous comptons entièrement sur la capacité d'exportation du Canada, qui est principalement constituée de pipelines, pour monnayer nos produits pétroliers bruts. Le produit de nos ventes est ensuite réinvesti dans l'économie canadienne, afin d'employer des gens directement et indirectement par l'achat de biens et de services partout au Canada.

Comme presque toutes les sociétés intégrées productrices du Canada, Whitecap affiche un solide bilan en matière de sécurité, d'excellence opérationnelle et de gérance environnementale. Nous sommes très fiers des résultats que nous avons obtenus jusqu'ici dans le cadre de ces programmes.

Aujourd'hui, j'aimerais vous parler de nos préoccupations liées au projet de loi C-48, c'est-à-dire le moratoire proposé relatif aux pétroliers.

Notre pays est reconnu pour ses abondantes ressources naturelles, notamment nos actifs pétroliers et gaziers, qui comptent parmi les plus importantes ressources au monde. Nous sommes également très fiers de tous les paysages naturels, des espèces sauvages et des côtes du Canada, y compris la magnifique côte ouest de la Colombie-Britannique, et nous protégeons tout cela.

Malheureusement, même si nos normes réglementaires et nos pratiques environnementales sont parmi les plus rigoureuses au monde, on ne croit pas que le gouvernement du Canada ait pris des règlements uniformes qui permettent aux Canadiens d'obtenir des prix équitables pour le pétrole et le gaz naturel qu'ils produisent, et le pays a donc perdu beaucoup d'investissements américains, asiatiques, européens et même canadiens. En effet, les investisseurs étrangers investissent leur capital dans des sociétés qui sont en mesure d'offrir le meilleur rendement à leurs actionnaires. C'est pourquoi nous devons avoir accès à des marchés étrangers autres que les États-Unis d'Amérique pour monnayer nos produits, ce qui signifie que nous devons avoir accès aux eaux côtières. La côte Ouest du Canada est la plus proche et la plus pratique, et donc le choix le plus logique.

Si le moratoire relatif aux pétroliers est mis en œuvre, en tant que producteurs canadiens, nous subirons d'autres atteintes à notre réputation à titre de pays et d'autres pertes en investissements.

Le Canada a une main-d'œuvre avancée sur le plan technique et s'est imposé comme un chef de file mondial dans l'extraction des hydrocarbures. Nous devrions célébrer les contributions que le secteur de l'énergie apporte à l'économie canadienne, aux citoyens du Canada et à l'ensemble du pays. Tous les Canadiens,

Canadians, including our middle class and our First Nations communities, in order for them to achieve a better way of life and to narrate their own destiny.

Targeting advancement of prosperity for all Canadians should be a defined objective for every one of us, including each of you here today.

I believe that each of you is aware that the global demand for oil continues to rise, with 86 per cent of energy today being comprised of fossil fuels, now slightly over 100 million barrels per day, and that demand is being filled from countries with much lower environmental and social standards that we, as Canadian producers, provide.

We also know that energy transition to affordable renewables that we all strive for will take an extended period of time and significant capital investment to achieve. We should consider accelerating our crude oil to world markets, obtain the highest price possible for our products, and reinvest in technology, health care, education and social programs for our less fortunate.

To do this we need a stable and consistent regulatory environment that encourages investment from around the world and demonstrates that Canadians are open for business, are leaders in innovation, environmental stewardship and care for our fellow Canadians. The world needs more Canadian energy, not less.

The effect of not getting our crude oil to world markets impacts all Canadians as they do not obtain the benefit of strong pricing for their resources in either royalty or tax revenues. We believe strongly that an oil tanker moratorium act on the West Coast of Canada is harmful to Canada, its citizens and the Canadian economy.

We understand the need for finding a balance between environmental protection and advancing job creation and our economy for the benefit of our children and future generations. We also never suggest that tankers be allowed in our waters without adequate environmental, rescue and safety measures in place. However, that does not mean that Canada should never be permitted to use its coastal waters to achieve fair market value for its resources.

In conclusion, I'm hopeful that you, along with other Canadians, understand that this bill is detrimental to Canadian

y compris la classe moyenne et les collectivités des Premières Nations, en tireront profit afin d'améliorer leur mode de vie et définir leur propre destin.

La promotion de la prospérité pour tous les Canadiens devrait être un objectif pour chacun d'entre nous, y compris chacun d'entre vous ici aujourd'hui.

Je crois que vous savez tous que la demande mondiale de pétrole continue d'augmenter, car 86 p. 100 de l'énergie est aujourd'hui composée de combustibles fossiles, soit un peu plus de 100 millions de barils par jour, et que cette demande est comblée par des pays dont les normes environnementales et sociales sont beaucoup moins élevées que celles auxquelles nous, les producteurs canadiens, adhérons.

Nous savons également que la transition énergétique vers les énergies renouvelables abordables que nous nous efforçons tous de réaliser nécessitera une longue période de temps et d'importants investissements en capital. Nous devrions envisager d'accélérer la commercialisation de notre pétrole brut sur les marchés mondiaux, d'obtenir le prix le plus élevé possible pour nos produits et de réinvestir les profits dans la technologie, les soins de santé, l'éducation et les programmes sociaux pour nos moins fortunés.

Pour y arriver, nous avons besoin d'un environnement réglementaire stable et cohérent qui encourage les investissements du monde entier et qui démontre que les Canadiens sont ouverts aux affaires, et qu'ils sont des chefs de file en matière d'innovation, de gestion de l'environnement et de protection de leurs concitoyens. Le monde a besoin de plus d'énergie canadienne, et non de moins.

Le fait de ne pas acheminer notre pétrole brut sur les marchés mondiaux a des répercussions sur tous les Canadiens, car ils ne profitent pas de prix élevés pour leurs ressources, ni en redevances, ni en recettes fiscales. Nous croyons fermement qu'un moratoire relatif aux pétroliers sur la côte Ouest du Canada nuira au Canada, à ses citoyens et à l'économie canadienne.

Nous comprenons qu'il est nécessaire d'atteindre un équilibre entre la protection de l'environnement et la promotion de la création d'emplois et de notre économie pour les enfants et les générations futures. De plus, nous n'avons jamais laissé entendre que les pétroliers devraient être autorisés dans nos eaux sans que des mesures adéquates en matière de protection de l'environnement, de sauvetage et de sécurité soient en œuvre. Toutefois, cela ne signifie pas que le Canada ne devrait jamais être autorisé à utiliser ses eaux côtières pour obtenir la juste valeur marchande de ses ressources.

Pour terminer, j'espère que vous et d'autres Canadiens comprendrez que ce projet de loi nuit à l'énergie canadienne et

energy and to the reputation of Canada as a jurisdiction with strong, supportive regulations for energy industry and to our Canadian economy.

Thank you for your time.

The Chair: Thank you very much, Mr. Fagerheim.

Mr. McEwan, please.

Tim McEwan, Senior Vice President, Independent Contractors and Businesses Association of British Columbia: Thank you very much, Mr. Chair and committee members, for having me here today. We appreciate the opportunity to provide you with our views on the tanker moratorium, which the federal government proposes to put in place on the north coast of British Columbia.

By way of background, the Independent Contractors and Businesses Association, or ICBA for short, has been the leading voice of British Columbia's construction industry for 43 years, representing more than 2,100 members and clients who collectively employ over 50,000 British Columbians.

ICBA advocates for its members in support of a vibrant construction industry, responsible resource development, and a growing economy for the benefit of all British Columbians.

Important for our members who provide services to the energy industry are the nascent opportunities from the potential export of hydrocarbons to the vast markets of the Asia Pacific. For far too long, Canadians, especially in Alberta but also in British Columbia and Saskatchewan, have been captive to the United States as the sole export market for energy products. This has resulted in our world-class oil resources continuing to trade at a significant discount versus prices prevalent in the international marketplace. Some estimates suggest these differentials have cost the Canadian economy more than \$20 billion between 2013 and 2017.

While investment, regulatory and market discount challenges are significant and mounting, there are enormous opportunities ahead if we seize them. Through to 2040, for example, global demand for oil is expected to grow by 10 per cent over a 2017 baseline. At 28 per cent in 2040, oil will still rank as the world's leading source of energy versus natural gas at 25 per cent and coal at 22 per cent.

This means there is a considerable opportunity to grow the Western Canada service and supply chains which already exist in the oil industry beyond Alberta. For example, fully 738 companies representing 22 per cent of the goods and services

à la réputation du Canada à titre de pays doté d'une réglementation solide et favorable à l'industrie énergétique et à notre économie.

Je vous remercie de votre temps.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Fagerheim.

Monsieur McEwan, vous avez la parole.

Tim McEwan, vice-président principal, Independent Contractors and Businesses Association of British Columbia : Merci beaucoup, monsieur le président et membres du comité, de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir la chance de vous communiquer notre point de vue sur le moratoire relatif aux pétroliers que le gouvernement propose de mettre en œuvre sur la côte nord de la Colombie-Britannique.

À titre de contexte, l'Independent Contractors and Businesses Association, ou l'ICBA, est la principale voix de l'industrie de la construction de la Colombie-Britannique depuis 43 ans, et notre organisme représente plus de 2 100 membres et clients qui emploient collectivement plus de 50 000 Britanno-Colombiens.

L'ICBA défend les intérêts de ses membres pour une industrie de la construction dynamique, une exploitation responsable des ressources et une économie en croissance au profit de tous les Britanno-Colombiens.

Les possibilités naissantes d'exportations d'hydrocarbures potentielles vers les vastes marchés de l'Asie pacifique sont importantes pour nos membres qui fournissent des services à l'industrie de l'énergie. En effet, pendant beaucoup trop longtemps, les Canadiens, surtout en Alberta, mais aussi en Colombie-Britannique et en Saskatchewan, ont été captifs du marché américain comme seul marché d'exportation pour les produits énergétiques. Ainsi, nos ressources pétrolières de calibre mondial continuent d'être négociées à gros rabais par rapport aux prix qui prévalent sur le marché international. Selon certaines estimations, ces écarts auraient coûté à l'économie canadienne plus de 20 milliards de dollars entre 2013 et 2017.

Bien que les difficultés présentées par les investissements, le fardeau réglementaire et l'escompte du prix soient importantes et s'aggravent, d'énormes possibilités existent pour qui saura les saisir. On s'attend, par exemple, à ce que la demande mondiale augmente de 10 p. 100 d'ici 2040 par rapport à ce qu'elle était en 2017. À raison de 28 p. 100, la demande mondiale fera encore du pétrole la principale source d'énergie dans le monde en 2040, par rapport à 25 p. 100 pour le gaz naturel et à 22 p. 100 pour le charbon.

Cela signifie qu'il existe des possibilités considérables de mieux tirer profit des chaînes de services et d'approvisionnement existant déjà dans l'Ouest du Canada, à l'extérieur de l'Alberta. Par exemple, 738 entreprises, constituant 22 p. 100 des

provided to the oil sands from outside of Alberta originated in British Columbia, while 462, or 14 per cent, were Saskatchewan-based in 2014-15, the last year for which data is available. At the same time, Indigenous participation in the Alberta supply chain stood at 399 firms in 65 communities in 2015-16.

Opening up market access to Asia for Canada's oil resources from B.C.'s north coast would enhance these opportunities for Western Canadian communities and Indigenous nations.

Over the past year, we've also witnessed the challenges in getting the Trans Mountain pipeline successfully through permitting and approval processes. The reality is that Canada will require Trans Mountain to be built, and if we are to realize the full market value for our oil resource moving forward, further capacity will definitely be needed on B.C.'s north coast.

Bill C-48 gives rise to a number of pressing questions which we raised in our brief, and I've summarized a few of them for you.

Today and over the past year, 1,400 oil tankers from Alaska have plied the waters on the west coast of British Columbia, shipping to refineries in Anacortes and Cherry Point, 50 kilometres south of where I live in Tsawwassen, British Columbia. What, then, does the tanker moratorium effectively accomplish on the west coast of British Columbia? Why preclude B.C.'s strategically located ports at Kitimat and Prince Rupert and other nearby tidewater locations and private sector proponents from assisting energy producers to build new markets and supply chain routes for oil exports?

There's no corresponding tanker moratorium proposed for any coastal area of Canada, including the Arctic, Atlantic or the St. Lawrence River Valley. Why is it limited only to the west coast of British Columbia? In our view, this is an inherently unfair application of federal law.

A number of Indigenous nations also oppose Bill C-48, believing the legislation limits their quest for economic self-determination. How is it appropriate to eliminate economic opportunities for Indigenous groups and other project proponents? And why is the federal government not allowing proponents to avail themselves of independent regulatory processes to determine whether an oil port project has environmental, scientific and technical merit? This is a key question.

fournisseurs de biens et services de l'extérieur de l'Alberta pour l'exploitation des sables bitumineux, provenaient de la Colombie-Britannique en 2014-2015, alors que 462, ou 14 p. 100, provenaient de la Saskatchewan. C'est la dernière année sur laquelle nous disposons de données. Simultanément, la participation autochtone au sein de la chaîne d'approvisionnement de l'Alberta comptait, en 2015-2016, 399 entreprises sises dans 65 collectivités.

L'accès des ressources pétrolières canadiennes au marché asiatique via la côte nord de la Colombie-Britannique améliorerait les perspectives des collectivités et des Premières Nations de l'Ouest du Canada.

Nous avons aussi été témoins l'an dernier des difficultés posées par le processus d'approbation et de délivrance des permis de l'oléoduc Trans Mountain. Dans les faits, le Canada a besoin que cet oléoduc soit construit et d'augmenter sa capacité s'il veut obtenir la pleine valeur de ses ressources pétrolières sur le marché. Nous aurons indéniablement besoin d'une plus grande infrastructure pour cela sur la côte nord de la Colombie-Britannique.

Le projet de loi C-48 soulève un certain nombre de questions urgentes que nous mentionnons dans notre mémoire. Je vous en résume quelques-unes.

Aujourd'hui et au cours de la dernière année, 1 400 pétroliers chargés de pétrole extrait en Alaska passent chaque année par les eaux côtières de la Colombie-Britannique pour se rendre aux raffineries d'Anacortes et de Cherry Point, à 50 kilomètres au sud de là où je vis, à Tsawwassen, en Colombie-Britannique. Qu'accomplit donc le moratoire sur les pétroliers dans ce contexte? Pourquoi empêcher les ports stratégiquement situés de Kitimat et de Prince Rupert, ainsi que d'autres ports maritimes se trouvant à proximité, et les promoteurs privés de collaborer avec les producteurs d'énergie afin d'ouvrir de nouveaux marchés et de constituer de nouvelles chaînes d'approvisionnement pour les exportations d'énergie?

Aucun moratoire sur les pétroliers n'est proposé dans une autre région côtière du Canada, y compris les littoraux de l'Arctique, de l'Atlantique et de la vallée du fleuve Saint-Laurent. Pourquoi n'imposer de moratoire que sur la côte ouest de la Colombie-Britannique? À notre avis, c'est là une application profondément injuste de la loi fédérale.

Un certain nombre de Premières Nations s'opposent au projet de loi C-48 parce qu'elles jugent que cette loi entrave leur recherche d'autonomie économique. Pourquoi est-il approprié d'éliminer des possibilités de développement économique pour les groupes autochtones et les autres promoteurs? Pourquoi le gouvernement fédéral ne permet-il pas aux promoteurs de se prévaloir d'un processus réglementaire indépendant afin d'établir si un projet de terminal pétrolier possède des mérites environnementaux, scientifiques et techniques? C'est une question clé.

The federal government's professed commitment to expand trade to the Asia Pacific is laudable, but the proposed tanker moratorium runs directly counter to this critically important national policy objective.

As the committee considers Bill C-48, ICBA encourages you to examine the tanker moratorium with a view to the long-term national interest. We believe this includes a commitment to responsibly get to "yes" on major energy projects through rigorous, independent regulatory review processes.

Bill C-48 needlessly limits these possibilities at a time when our country and our energy industry is most in need of assistance to get our country's landlocked oil resources to Asian markets.

As a leading B.C. industry association, we understand our province's important national role in this effort. B.C.'s coastline is Canada's coastline. It belongs to Alberta, Saskatchewan and other provinces as much as it does to the residents of British Columbia.

As I conclude, the Alberta Minister of Energy aptly summed up the core problem with Bill C-48 for the federal Minister of Transport this way:

The proposed moratorium, as drafted, now prohibits any facility exporting crude oil and condensate in the region (northern B.C.), which will affect several future projects with the potential to reach new, high-value markets in Asia. Prohibiting shipments from the strategic deep-water ports on the North Coast of B.C., which can deliver products with a full day advantage over other Pacific ports, will have profound and long-lasting economic consequences for the entire country.

As I conclude, I would suggest that the Standing Senate Committee on Transport and Communications should recommend that Bill C-48 be withdrawn or set aside. In the alternative, the committee could recommend that the legislation be amended to allow for a tidewater energy corridor through the Dixon Entrance to facilitate access to existing and potential ports located in northern British Columbia.

We appreciate the opportunity to appear before you today, and I'm open to any questions you may have.

The Chair: Thank you very much.

L'engagement professé par le gouvernement fédéral à l'égard de l'expansion du commerce dans la région de l'Asie-Pacifique est louable, mais le moratoire sur les pétroliers proposé contredit directement cet objectif de politique publique dont l'importance est cruciale.

L'ICBA invite le Comité sénatorial permanent à examiner le moratoire sur les pétroliers, dans le cadre de son étude du projet de loi C-48, dans le contexte de l'intérêt national à long terme. Nous croyons que cet intérêt couvre l'engagement d'en arriver à une approbation responsable des grands projets énergétiques au moyen de processus d'examen réglementaire indépendants et rigoureux.

Le projet de loi C-48 restreint inutilement les possibilités au moment où le secteur de l'énergie a le plus besoin d'aide afin d'acheminer nos ressources pétrolières nationales vers les marchés asiatiques.

À titre d'association majeure de l'industrie en Colombie-Britannique, nous comprenons le rôle national important de notre province dans cette entreprise. Les côtes de la Colombie-Britannique sont le littoral du Canada; elles appartiennent à l'Alberta et aux autres provinces tout autant qu'aux résidents de la Colombie-Britannique.

En conclusion, le ministre de l'Énergie de l'Alberta a résumé, à l'intention du ministre fédéral des Transports, le problème fondamental posé par le projet de loi C-48 de la manière suivante :

Le moratoire proposé, tel que rédigé, interdit toute installation d'exportation du pétrole brut et de produits de condensation dans la région (le Nord de la Colombie-Britannique), ce qui nuira à plusieurs projets futurs ayant le potentiel d'ouvrir de nouveaux marchés de grande valeur en Asie. L'interdiction des expéditions, à partir de ports en eau profonde le long de la côte nord de la Colombie-Britannique qui jouiraient d'un avantage d'une journée entière sur les autres ports du Pacifique, aura des conséquences économiques profondes et durables pour l'ensemble du pays.

Pour conclure, je crois que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications devrait recommander le retrait intégral du projet de loi C-48. Sinon, le comité permanent pourrait recommander que le projet de loi soit modifié afin de prévoir un corridor énergétique maritime passant par l'entrée Dixon, afin de faciliter l'accès aux ports déjà en activité ou futurs dans le Nord de la Colombie-Britannique.

Nous vous remercions d'avoir pu faire un exposé aujourd'hui; j'aurai plaisir à répondre à vos questions.

Le président : Merci infiniment.

We've got committee members here and visiting senators who have taken a very strong interest in this bill. I'm going to follow the same procedure. I'll go through the membership of the committee first, then I'll go to other senators, and then we'll repeat the process.

Senator Miville-Dechêne: This is a question for Michael Lowry. I would like you to expand a little bit about the possibility of an oil spill in northern British Columbia.

I have read, and we have been told, that because the water is very agitated, because of the strong currents, because of the sea itself, cleaning up an oil spill is much more difficult in northern B.C. Can you give me your views on that? You probably studied that when you were trying to prepare for the Northern Gateway pipeline.

Mr. Lowry: Thank you for your question. The important thing to understand with spill response is it's very similar to when you look at a wildfire response. There are factors within the responders' control, and there are factors outside of our control.

The weather, as you mentioned, is going to definitely impact a response. Spill response equipment, including booms and skimmers, starts to lose efficiency in weather conditions over what we call Beaufort four. That applies anywhere on the coast.

B.C.'s coast does have strong weather conditions. That includes the north, but it also includes the south, on the west side of Vancouver Island. Weather is definitely going to play a role in the response.

As you may know, we did respond to a spill in the mid-coast a couple years ago. We were responding there for 40 days. Out of those 40 days, there were 11 days where we were stood down due to weather.

So the weather will have an impact, but that applies to the entire coast of B.C.

Senator Miville-Dechêne: Does it apply to the Port of Vancouver, too? I want to know if there is an added risk in northern B.C. as opposed to southern B.C.

Mr. Lowry: I wouldn't say there is an added risk. There are different weather conditions in certain areas. The Port of Vancouver was chosen as a port because it's very sheltered. There will be less wave action in the Port of Vancouver, certainly.

The Chair: Wouldn't that be true on almost any coast in the world?

Les sénateurs membres du comité et les sénateurs en visite au comité s'intéressent beaucoup à ce projet de loi. Je suivrai la même procédure que d'habitude. Je donnerai d'abord la parole aux membres du comité, après quoi je la donnerai aux autres sénateurs, puis ce sera la même chose au tour suivant.

La sénatrice Miville-Dechêne : Ma question s'adresse à Michael Lowry. J'aimerais que vous nous parliez un peu plus de la possibilité d'un déversement de pétrole dans le Nord de la Colombie-Britannique.

J'ai lu et on nous a dit que parce que les eaux y sont très agitées, en raison des forts courants marins, de la mer elle-même, il est beaucoup plus difficile de nettoyer les eaux après un déversement en Colombie-Britannique qu'ailleurs. Pouvez-vous me dire comment vous voyez la chose? Vous l'avez probablement étudiée en préparation du projet d'oléoduc Northern Gateway.

M. Lowry : Je vous remercie de cette question. Il faut comprendre que les mesures d'intervention en cas de déversement ressemblent beaucoup aux mesures prises lorsqu'il y a un feu de forêt. Il y a des facteurs que les répondants peuvent maîtriser et d'autres, qui sont hors de notre contrôle.

Comme vous l'avez mentionné, les conditions météorologiques influenceront beaucoup notre intervention. Le matériel utilisé, comme les barrages flottants et les récupérateurs, commence à perdre de son efficacité quand les conditions météorologiques dépassent quatre selon la notation de Beaufort. Cela s'applique partout sur la côte.

Il est vrai que les conditions météorologiques sont difficiles sur la côte britanno-colombienne. C'est vrai dans le Nord, mais aussi dans le Sud et à l'ouest de l'île de Vancouver. La météo joue un grand rôle dans le choix des techniques utilisées.

Comme vous le savez sans doute, nous avons dû intervenir après un déversement au centre de la côte il y a quelques années. Notre intervention a duré 40 jours. Pendant ces 40 jours, il y en a 11 où nous n'avons rien pu faire à cause de la météo.

La météo a donc une incidence, mais cela s'applique partout le long de la côte de la Colombie-Britannique.

La sénatrice Miville-Dechêne : Est-ce que cela s'applique aussi au port de Vancouver? J'aimerais savoir si le risque est plus grand dans le Nord de la Colombie-Britannique que dans le Sud.

M. Lowry : Je ne dirais pas qu'il y est plus grand. Les conditions météorologiques sont différentes dans certaines régions. L'emplacement du port de Vancouver a été choisi par ce qu'il est très à l'abri. Les vagues sont vraiment moins fortes au port de Vancouver.

Le président : Cela ne vaut-il pas pour presque toutes les côtes du monde?

Mr. Lowry: That is true, yes. Weather plays a role on all coasts.

Senator Miville-Dechêne: I have read that because of the particular nature of the sea in northern British Columbia, cleaning up an oil spill is almost impossible. Are you telling me that is not true?

Mr. Lowry: What I'm telling you is that weather does have an impact on spill response. There are areas all across B.C. that are impacted by weather.

Up north, the Hecate Strait is very susceptible to heavy weather. Also, in the south, in the Juan de Fuca Strait and off the west coast of Vancouver Island, that is also true.

What I'm saying is weather plays an equal factor along the entire coast of B.C.

Senator Miville-Dechêne: Thank you.

Senator Griffin: I'm not sure who my question is for. It may relate to a couple of the witnesses.

If Bill C-48 were to pass as proposed, and if you didn't have the tidewater energy corridor at Dixon Entrance, what would be the nearest coastal area that would provide a suitable terminus if there were to be a northern pipeline?

Mr. McEwan: I'll take a stab at that. You have two or three theatres in the north with where you can do this. They are all linked to the Dixon Entrance. You have Kitimat and Prince Rupert, and then there are other locations as you proceed towards the Nass Valley or up the Portland Inlet.

The next viable port is the port of Metro Vancouver, and it's increasingly constrained. They have plans to continue to build it out, but for incremental oil pipelines, it would be in northern British Columbia where you have to put it.

Senator Griffin: What about in Alaska?

Mr. McEwan: You could certainly put it in Alaska. In the national interest, I don't know why we would send our oil through an Alaskan port.

Senator Griffin: Which is why I'm asking the question.

Senator Oh: My question is for all three of you.

M. Lowry : Effectivement. Les conditions météorologiques sont un facteur sur toutes les côtes.

La sénatrice Miville-Dechêne : J'ai lu que, en raison de la nature particulière de la mer, dans le Nord de la Colombie-Britannique, il y était presque impossible de nettoyer l'océan après un déversement de pétrole. Êtes-vous en train de me dire que ce n'est pas vrai?

M. Lowry : Je vous dis que les conditions météorologiques influencent les mesures d'intervention en cas de déversement. Partout, en Colombie-Britannique, il y a des secteurs touchés par les conditions météorologiques difficiles.

Dans le Nord, le détroit d'Hécate est très souvent le théâtre de conditions difficiles. C'est la même chose dans le Sud, dans le détroit de Juan de Fuca, de même qu'au large de la côte ouest de l'île de Vancouver.

Je vous dis surtout que la météo est un facteur à prendre en considération partout le long de la côte de la Colombie-Britannique.

La sénatrice Miville-Dechêne : Merci.

La sénatrice Griffin : Je ne sais trop à qui adresser ma question. Plus d'un témoin pourrait probablement y répondre.

Si le projet de loi C-48 est adopté dans sa forme actuelle et qu'il n'y a pas de corridor énergétique maritime passant par l'entrée Dixon, quelle serait la zone côtière la plus proche propice à l'installation d'un terminal si l'on construit un oléoduc dans le Nord?

M. McEwan : Je peux répondre à cette question. Il y a deux ou trois endroits dans le Nord où ce serait possible, mais ils sont tous liés à l'entrée Dixon. Il y a Kitimat, Prince Rupert et quelques autres endroits vers la vallée de la Nass ou l'inlet Portland.

Sinon, l'autre port le plus proche est celui du Grand Vancouver, qui est de plus en plus contraint. Il y a des plans d'agrandissement à ce port, mais si l'on construit de nouveaux oléoducs pour le pétrole, il faudrait plutôt viser le Nord de la Colombie-Britannique.

La sénatrice Griffin : Et l'Alaska?

M. McEwan : On pourrait certainement en construire un en Alaska, mais je ne vois pas quel serait l'avantage pour le Canada d'expédier son pétrole par un port de l'Alaska.

La sénatrice Griffin : C'est la raison pour laquelle je vous pose la question.

Le sénateur Oh : Ma question s'adresse aux trois témoins.

We are selling crude oil to America for \$38 or less a barrel. The world price is closer to \$70 a barrel. Looking at Bill C-48, it is more designed for American interests than for Canadian economic interests.

Can you tell us about the impact on the economic side for Canada if this bill passes? How severe is the impact on economic growth for Canada?

Mr. Fagerheim: It is a travesty that we are having such a major difference in the price that was being received. First of all, if you take it back from the Brent crude international price today, it is around \$70 or \$75. The WTI price is now in the neighbourhood of \$58, and we drop back to the Canadian dollar price, which is about \$30 less. We are talking in the neighbourhood of between \$80 million to \$90 million a day of lost revenue to our U.S. counterparts.

What is even more concerning for all of us, and it should be for all Canadians, is that historically, up until three years ago, the Americans required our crude oil; and the American producers, with the growth that they have seen over the years, have now become an exporter of their crude products to world markets. They are actually exporting to us now into Ontario.

Will there be a time where we see the Americans say, “We don’t need your oil at all anymore”? They are our only customer today. We have one customer in the world, and it is the United States of America. That is a very, very difficult situation for Canada to be in.

Mr. McEwan: I will add to that. Thirty years ago, the original free trade agreement was concluded. A big precept of that was that the United States would likely require our energy resources into the distant future. As the previous presenter said, that dynamic has changed fundamentally. The United States is now a net exporter of oil. It’s also a net exporter of natural gas.

If we do not get our resources to tidewater, if we don’t get Trans Mountain done, if we don’t get LNG Canada across the line — and it’s there; they have a final investment decision with a couple of recent hiccups — and if we don’t step up and realize that we’re going to need another outlet for our oil resource in the 10- to 20-year mark, perhaps, then we’re doing our nation a great disservice.

We have got a world-class resource. We have the third-largest reserves of oil in the world. Asia needs them. People are going to continue to fly in airplanes. In fact, airplanes are growing in use across the world.

Nous vendons du pétrole brut aux États-Unis pour 38 \$ ou moins le baril. Le prix mondial se situe plus près de 70 \$ le baril. Quand on regarde le projet de loi C-48, il semble plus conçu à l’avantage des États-Unis qu’à l’avantage économique du Canada.

Pouvez-vous nous décrire les répercussions économiques qu’aura ce projet de loi sur le Canada s’il est adopté? À quel point nuira-t-il à la croissance économique du Canada?

M. Fagerheim : C’est une vraie farce qu’il y ait une telle différence dans le prix que nous recevons. Premièrement, en comparaison, le prix international du pétrole brut Brent oscille entre 70 \$ et 75 \$ le baril. Le prix du WTI tourne autour de 58 \$ et comme la valeur du dollar canadien est basse, cela équivaut à environ 30 \$ de moins. Nous perdons entre 80 et 90 millions de dollars de revenus par jour à la faveur de nos homologues américains.

Toutefois, ce qui nous préoccupe encore plus, et qui devrait préoccuper tous les Canadiens, c’est que jusqu’à il y a trois ans, les Américains ont toujours eu besoin de notre pétrole brut et que les producteurs américains, compte tenu de la croissance qu’ils connaissent depuis quelques années, ont commencé à exporter leurs produits de pétrole brut vers les marchés mondiaux. Ils exportent donc leurs produits au Canada par l’Ontario.

Viendra-t-il un temps où les Américains nous diront : « Nous n’avons plus besoin de votre pétrole du tout »? Ils sont nos seuls clients. Nous n’avons qu’un client dans le monde, et ce sont les États-Unis d’Amérique. C’est une situation très, très difficile pour le Canada.

M. McEwan : J’aimerais ajouter quelque chose. Il y a 30 ans, le premier accord de libre-échange a été conclu. L’une des grandes prémisses à cet accord était que les États-Unis auraient probablement besoin de nos ressources énergétiques dans un lointain avenir. Toutefois, comme le témoin avant moi l’a dit, la dynamique a profondément changé. Aujourd’hui, les États-Unis sont un exportateur net de pétrole. C’est aussi un exportateur net de gaz naturel.

Si nous ne pouvons pas transporter nos ressources par voie maritime, si le projet Trans Mountain ne se réalise pas, si le projet LNG Canada ne voit pas le jour — et nous le saurons tous bientôt, puisque la décision d’investissement finale est imminente, après quelques petits ratés, récemment —, si nous n’agissons pas, si nous ne nous rendons pas compte que nous aurons besoin d’un autre marché où écouler nos ressources pétrolières d’ici 10 à 20 ans, nous rendons peut-être un bien mauvais service à notre pays.

Nous avons une ressource de calibre mondial. Nos réserves pétrolières sont les troisièmes plus grandes au monde. L’Asie en a besoin. Les gens continueront de prendre l’avion. En fait, le transport aérien est en hausse dans le monde.

It's very disconcerting to our association that this kind of public policy would be put up to put a barrier to project development moving forward. As we say in our brief, every project has to meet the most rigorous scientific, environmental and technical standards, but they should be allowed to go down that path and not be blocked like this legislation does.

The Chair: Are the Americans buying our oil, using it for themselves and selling their oil at world price? Is that what is going on here?

Mr. Fagerheim: That is what's going on. If I can come back to that, you buy Canadian oil at a discount and the U.S. can expose themselves to foreign markets. Remember, foreign markets attract a premium of about \$10 a barrel to WTI at this particular time. So they can buy ours at a massive discount and market theirs at a higher world price market at Brent pricing.

The Chair: That's why in Green Bay, Wisconsin, you can buy a gallon of gas for two bucks.

Please continue. I always find this interesting.

Senator Oh: For economic reasons, we shouldn't compromise on environmental issues. I'm sure that today, with modern technology and all kinds of satellite guidance systems, a double-hulled oil tanker should be able to travel safely on our coastline. Even Transport Canada says that Canada has one of the safest marine tanker systems in the world. Can you comment on that, please?

Mr. Lowry: Certainly. Since the new regulations came out in 1995, Canada's record is fantastic on the coast. In fact, our organizations have never had to respond to a single drop of oil from a tanker on the West Coast. So I think the safety record of Canada's shipping industry on the West Coast certainly speaks for itself. It's impeccable.

Senator Galvez: I have three small questions, one for Mr. Lowry and the other ones for Whitecap and Independent.

Mr. Lowry, how can you describe the behaviour of these three types of crude oil: Texan oil, Bakken oil like what burned at Lac-Mégantic, and dilbit? Can you please explain?

I follow the Chinese economy for many reasons. I had many Chinese students as graduate students and they go back and work in the field of environment. It's very strange because when I talk to them in China, I ask, "Do you know about Canadian petroleum?" And they don't know. They say that China buys their petroleum from Russia and Iran and that very important

Il est très déconcertant pour notre association que ce genre de politique publique vienne bloquer tout développement futur. Comme nous l'affirmons dans notre mémoire, tous les projets doivent répondre aux normes scientifiques, environnementales et techniques les plus rigoureuses, mais ils ne devraient pas être bloqués comme les bloque ce projet de loi.

Le président : Les Américains achètent-ils notre pétrole pour leur propre utilisation ou le vendent-ils au prix mondial? Est-ce que ci se passe?

M. Fagerheim : C'est ce qui se passe. Si je peux revenir à cela, ils achètent le pétrole canadien au rabais, puis peuvent s'exposer aux marchés étrangers. Il ne faut pas oublier que les marchés étrangers attirent une prime d'environ 10 \$ le baril au WTI en ce moment. Les États-Unis peuvent donc acheter notre pétrole très au rabais, puis vendre le leur au prix mondial supérieur de Brent.

Le président : C'est la raison pour laquelle à Green Bay, au Wisconsin, on peut acheter un gallon d'essence pour 2 \$.

Veuillez continuer. Je trouve toujours cela intéressant.

Le sénateur Oh : Il ne faut pas faire de compromis sur les questions environnementales pour des raisons économiques. Je suis sûr qu'aujourd'hui, grâce à la technologie moderne et à tous les systèmes d'aide à la navigation par satellite, un pétrolier à double coque devrait pouvoir se déplacer en toute sécurité le long de notre côte. Même Transports Canada affirme que le Canada a l'un des systèmes les plus sûrs au monde pour le transport maritime par pétrolier. Pouvez-vous nous en toucher quelques mots, s'il vous plaît?

M. Lowry : Avec plaisir. Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, en 1995, le bilan du Canada sur la côte est fantastique. En fait, nos organisations n'ont jamais eu à réagir au déversement d'une seule goutte de pétrole d'un pétrolier sur la côte Ouest. Je pense donc que le bilan de sécurité de l'industrie du transport maritime au Canada, sur la côte Ouest, parle de lui-même. Il est impeccable.

La sénatrice Galvez : J'ai trois petites questions à vous poser, une à l'intention de M. Lowry et les autres à l'intention des représentants de Whitecap et des entrepreneurs indépendants.

Monsieur Lowry, pouvez-vous décrire le comportement de ces trois types de pétrole brut : le pétrole texan, le pétrole de Bakken, comme celui qui a brûlé à Lac-Mégantic, et le bitume dilué? Pouvez-vous nous en expliquer les différences?

Je suis l'économie chinoise pour diverses raisons. J'ai eu beaucoup d'étudiants chinois, aux études supérieures, qui sont ensuite retournés en Chine travailler dans le domaine de l'environnement. C'est très étrange, parce que quand je leur parle et que je leur demande s'ils connaissent le pétrole canadien, ils me répondent qu'ils ne le connaissent pas. Ils

pipelines are under construction right now. I would like to know the exact amount we are talking about for the sale of our petroleum to China.

A Louisiana offshore port has been constructed. This is the LOOP, a huge port in Louisiana that is influencing the cheap logistics of crude. Isn't it disturbing how petroleum is being transported in North America?

Mr. Lowry: I'll go first on the question of the products that are shipped on the coast.

When WCMRC looks at potential risk, we have to look at the products that are in the vessels. Broadly speaking, those are the heavier products and the lighter products. On the heavier products, we have crude, diluted bitumen and bunker C. Bunker C is what deep-sea vessels use as an energy source. These are all heavier products. On the lighter end, we have marine diesel-type products.

Now, we have equipment to handle both types of products. On the heavier side, even though we call them heavy crude, the density is lighter than water. These products do float, including diluted bitumen. We know we can clean this product up because we have experience cleaning it up. We are the only response organization in the world that has actually responded to a diluted bitumen spill in the ocean. We found that our brush skimmers are very effective in recovering this product from the water.

If it's a lighter fuel like a marine diesel, we use a different type of skimming system. We use disc skimmers. As an organization, in our equipment inventory we have products that will handle whatever product is on the coast. So we can clean up those products, both the heavier products and the lighter ones.

In fact, it's actually easier for us to clean up the heavier products because it's easier to corral them using our boom systems so they can be recovered using a skimmer.

Senator Galvez: Do you use the same dispersants that were used during the *Deepwater Horizon* spill? What type of dispersants do you use?

Mr. Lowry: There are three main approaches to handling an oil spill. The first is what we call mechanical recovery, using booms to collect the oil and skimmers to recover it. Then there are dispersants, using chemicals to disperse the oil into the ocean and then it's biodegraded in the ocean. Then there's also in situ burning, basically lighting it on fire.

affirment que la Chine achète son pétrole de la Russie et de l'Iran, et qu'il y a des oléoducs très importants qui y sont actuellement en construction. J'aimerais savoir combien de pétrole exactement nous voudrions vendre à la Chine.

De même, un port pétrolier extracôtier a été construit en Louisiane. Il s'agit du LOOP, un énorme port louisianais qui influence la logistique du faible coût du pétrole brut. Ne perturbe-t-il la façon dont le pétrole est transporté en Amérique du Nord?

M. Lowry : Je répondrai d'abord à la question sur les produits expédiés de la côte.

Quand WCMRC évalue un risque potentiel, il doit tenir compte des produits transportés dans les navires. De manière générale, ce sont davantage des produits de pétrole lourd que de pétrole léger. Parmi les produits lourds, on trouve le pétrole brut, le bitume dilué et le mazout C. Le mazout C sert à alimenter les navires océaniques. Ce sont tous des produits lourds. Les produits légers sont davantage des produits comme le diesel marin.

Nous avons du matériel adapté aux deux types de produits. Pour les produits lourds, même si l'on dit qu'il s'agit de pétrole lourd, il a une densité plus faible que l'eau. Ces produits flottent, même le bitume dilué. Nous savons que nous pouvons récupérer ces produits parce que nous en avons l'expérience. Nous sommes la seule organisation au monde à avoir déjà mené une opération de nettoyage après un déversement de bitume dilué dans l'océan. Nous avons constaté que nos récupérateurs à brosses sont très efficaces pour retirer ce produit de l'eau.

Pour un combustible plus léger comme le diesel marin, nous utilisons d'autres systèmes de récupération. Nous utilisons des récupérateurs à disques. Notre organisation garde en stock du matériel pour récupérer n'importe quel produit déversé le long de la côte. Nous pouvons donc les récupérer, qu'il s'agisse de produits lourds ou de produits légers.

En fait, il est même plus facile pour nous de procéder au nettoyage après un déversement de produits lourds, parce qu'il est plus facile de les endiguer à l'aide de nos systèmes de barrage pour ensuite les récupérer avec nos récupérateurs.

La sénatrice Galvez : Utilisez-vous les mêmes agents dispersants que ceux qui ont été utilisés après le déversement de la plateforme *Deepwater Horizon*? Quels types de dispersants utilisez-vous?

M. Lowry : Il y a trois principaux moyens de contenir un déversement de pétrole. Le premier est ce qu'on appelle la récupération mécanique, à l'aide de barrages pour endiguer le pétrole et de récupérateurs pour l'extraire de l'eau. Le deuxième consiste à utiliser des agents dispersants, des substances chimiques, pour que le pétrole se disperse dans l'océan,

In Canada, we plan for mechanical recovery. We don't plan for dispersants or in situ burning, and that is primarily because we need prior approval from Environment Canada. That is not our first approach. Our first approach is using mechanical recovery.

The Chair: The two other questions you had asked, go ahead. Who is going to answer them, or have we forgotten them?

Mr. McEwan: If they could be repeated.

Senator Galvez: The second question concerns the fact that China is buying its petroleum from other sources like Iran and Russia. There are pipelines under construction as we speak.

My third point was about the LOOP, the Louisiana offshore port in the Gulf of Mexico that is receiving post-Panamax tankers that can load and unload petroleum at the speed of so many tonnes per hour. Everything is now shifting because of the existence of this new port that nobody seems to want to talk about.

Mr. Fagerheim: I will tackle the second question that you asked. When we talk about the importing of crude oil products from Russia and Iran, that now also includes other Middle Eastern countries into China as well as the United States of America.

Now, how much we could export there all depends upon — we are not even talked about in that category because we don't have access to tidewater. When you look at production in Canada today, just over 4 to 4.4 million barrels per day, how much could go offshore? We use about 600,000 barrels a day in our own country, so we have a very large capacity to take offshore.

We can quickly do the math on that if we wanted to. If you took a million barrels per day at \$65 to \$70 a barrel, you are losing so much revenue. We can factor that in.

Other places in the world — this is what needs to be clearly understood. Canada is so reliable and has an environmental record that is almost impeccable, yet we're not being allowed to get our products to foreign markets. It's a travesty.

Senator Simons: Thank you. I think my questions are primarily for Mr. Lowry. You mentioned the Hecate Strait. We have been given information that says it's one of the most deadly and dangerous water passages in the world, the fourth most

puis se biodégrade. Il y a finalement la technique de la combustion sur place, qui consiste essentiellement à y mettre le feu pour le brûler.

Au Canada, nous prévoyons faire de la récupération mécanique. Nous ne prévoyons pas utiliser d'agents dispersants ni la technique de la combustion sur place, principalement parce que nous devons au préalable obtenir l'approbation d'Environnement Canada. Ce n'est pas notre premier choix. Notre premier choix est celui de la récupération mécanique.

Le président : Vous pouvez répondre aux deux autres questions qui ont été posées. Allez-y. Qui veut y répondre? Les avons-nous oubliées?

M. McEwan : Est-ce que vous pouvez les répéter?

La sénatrice Galvez : Ma deuxième question concerne le fait que la Chine achète son pétrole d'autres sources, comme l'Iran et la Russie. Il y a là-bas des oléoducs en construction pendant que nous nous parlons.

Ma troisième question portait sur le LOOP, soit le port pétrolier extracôtier de la Louisiane, qui est situé dans le golfe du Mexique et qui accueille des pétroliers post-panamax qui peuvent y charger et y décharger du pétrole à une vitesse de tant de tonnes l'heure. Tout est en train de changer avec l'existence de ce nouveau port, dont personne ne semble vouloir parler.

M. Fagerheim : Je répondrai à votre deuxième question. On parle de l'importation de produits de pétrole brut de la Russie et de l'Iran, mais il faut aussi parler des autres pays du Moyen-Orient qui exportent désormais leurs produits en Chine, de même que des États-Unis d'Amérique.

La quantité de pétrole que nous pourrions y exporter nous-mêmes dépendra... On ne parle même pas de nos produits dans ce contexte, parce que nous n'avons pas accès au transport maritime. Si l'on prend la production canadienne aujourd'hui, nous produisons un peu plus de 4 à 4,4 millions de barils par jour, mais combien pourrions-nous en expédier outre-mer? Nous en utilisons environ 600 000 barils par jour nous-mêmes, donc nous avons beaucoup de ressources à exporter à l'étranger.

Nous pouvons faire le calcul assez vite. Prenons un million de barils par jour, à un prix de 65 à 70 \$ le baril, c'est ce qu'on perd en revenus. Nous pouvons en tenir compte.

Il y a d'autres pays du monde... Il faut bien le comprendre. Le Canada est tellement fiable, il a un bilan environnemental presque impeccable, mais nous ne pouvons pas exporter nos produits vers les marchés étrangers. C'est une vraie blague.

La sénatrice Simons : Merci. Je crois que mes questions s'adressent surtout à M. Lowry. Vous avez parlé du détroit d'Hécate. On nous a informés que c'est l'une des voies de navigation les plus dangereuses au monde, soit la quatrième

dangerous body of water in the world, particularly because of the shallowness of the water and the way the winds blow there.

If you weren't going to do a complete and total moratorium, are there areas along the coast that you think would qualify to be called particularly sensitive sea areas?

Mr. Lowry: I don't think WCMRC is in a position to answer that question. What I would say is there are mechanisms in place through this new area of risk assessment that the federal government is doing, Transport Canada and the Canadian Coast Guard, that are better bodies to look at the risks along the coast and where shipping is safer. Particularly Pacific pilots are an entity that can look at that. Our job is to be prepared for a spill when and where it happens along B.C.'s coast.

Senator Simons: I had a question about dilbit because I've seen conflicting information about it. Is it easier or harder to do a dilbit spill recovery than a crude oil recovery?

Mr. Lowry: It would be very comparable. Both products have a similar density, so as I mentioned earlier, they do float. The primary difference — this is through studies that Environment Canada and Natural Resources Canada have done — is that dilbit does become viscous quicker, which means that if you were to use dispersants, the window would be a lot narrower. That is one of the primary differences when you are looking at a response between crude and diluted bitumen.

Senator Simons: Somebody told me they form little balls that float.

Mr. Lowry: All heavy products can form tar balls. That is common across that spectrum of oils.

Senator Simons: It was Mr. McEwan who suggested the idea of a corridor, and I wanted to know, from your perspective doing the rescue operations, are there particular places? I mean, he singled out a particular area. I realize this is outside your immediate area of expertise, but how would a corridor work for you in terms of your emergency response programming? Would it be easier to have a corridor?

Mr. Lowry: If I can rephrase that question a little bit, what we'd be looking for is prescribed routes for vessels along the north coast. If we look back at the Enbridge project that we prepared for, we knew what the route would be and we were proposing to place equipment at appropriate spots along that route. Now, that is key for response because the one factor that we can influence — obviously we can't influence the size of the spill, where it happens, the weather, but we can influence how quickly we get there. If we know the route that a vessel is taking,

étendue d'eau la plus dangereuse au monde, surtout en raison de sa faible profondeur et des vents qui y soufflent.

S'il ne devait pas y avoir de moratoire complet, y a-t-il des zones sur la côte que vous qualifieriez de zones maritimes particulièrement vulnérables?

M. Lowry : Je ne crois pas que la Western Canada Marine Response Corporation soit en mesure de répondre à cette question. Je dirais qu'il y a des mécanismes dans ce nouveau volet d'évaluation des risques dont s'occupent le gouvernement fédéral, Transports Canada et la Garde côtière canadienne, des organismes mieux en mesure d'évaluer les risques le long de la côte et de déterminer quelles zones sont sûres pour la navigation. Les pilotes du Pacifique en particulier peuvent se pencher là-dessus. Notre travail consiste à être prêt à intervenir en cas de déversement le long de la côte de la Colombie-Britannique.

La sénatrice Simons : J'avais une question sur le bitume dilué, car j'ai vu des informations contradictoires à ce sujet. Est-il plus facile de récupérer du bitume dilué que du pétrole brut?

M. Lowry : C'est très comparable. Les deux produits ont une densité semblable et donc, comme je l'ai déjà mentionné, ils flottent. La principale différence — selon des études d'Environnement Canada et de Ressources naturelles Canada —, c'est que le bitume dilué devient visqueux plus rapidement, ce qui signifie que si l'on devait utiliser des dispersants, on dispose de beaucoup moins de temps pour intervenir. Voilà l'une des principales différences entre le pétrole brut et le bitume dilué sur le plan de l'intervention.

La sénatrice Simons : Quelqu'un m'a dit que des petites boules flottantes se forment.

M. Lowry : Tous les produits lourds peuvent former des boules de goudron. Cela se produit pour tout l'éventail des hydrocarbures.

La sénatrice Simons : C'est M. McEwan qui a proposé l'idée de prévoir un corridor, et je voulais savoir, puisque votre organisme est responsable des opérations de sauvetage, si vous avez des endroits précis en tête? C'est-à-dire qu'il a mentionné une zone particulière. Je sais que cela ne relève pas directement de votre expertise, mais dans quelle mesure un corridor vous serait utile dans vos interventions d'urgence? Un corridor vous faciliterait-il la tâche?

M. Lowry : Si vous me permettez de reformuler la question un peu, nous demanderions l'établissement de routes imposées pour les navires qui circulent le long de la côte nord. Dans le cas du projet d'Enbridge pour lequel nous nous étions préparés, nous savions quel serait l'itinéraire et nous proposons de placer l'équipement à des endroits appropriés le long de cet itinéraire. C'est essentiel pour les activités d'intervention parce qu'un facteur sur lequel nous pouvons agir... Évidemment, nous ne pouvons rien changer à l'étendue d'un déversement ni au temps

we can position our equipment at key locations along that route and make sure that we are able to respond quickly.

Now, that's exactly what's in place for the southern shipping lanes that go around Vancouver Island. Our equipment for the Trans Mountain project will be placed in key locations in those areas so we can ensure a rapid response anywhere along that route.

Senator Simons: Thank you very much.

Senator Gagné: I think we're all very aware of the concerns expressed by coastal First Nations in B.C. and other stakeholders. How does this legislation address their concerns?

Mr. McEwan: There are First Nations that are not supportive of Bill C-48 and there are those that are supportive of it.

I guess my point in all things here is that we shouldn't be putting in place legislation that effectively precludes a project proponent from availing itself of independent rigorous regulatory review processes — full stop. That's what this legislation effectively does. It effectively freezes out ports over the size of 12,500 metric tonnes. In so doing, we are limiting our ability — to Senator Galvez's question — to get our resources responsibly to the Asian marketplace.

I was part of multiple marketing efforts to Asia on major projects when I was a senior public servant in British Columbia. We were talking up the pipelines we had going through regulatory processes. One is in the offing; another one was approved and then was cancelled. Bill C-48 sends a negative signal to those markets. I think we have to think about what we're doing here in terms of that market signal.

To the point of one of the other witnesses, we have also put in place very rigorous regulatory policy in Canada that's admired throughout the world, but it is a bit too cumbersome. That's another bill before another committee, Bill C-69, which has other challenges.

Senator Simons: You don't say?

Senator Gagné: In your presentation you mentioned that if there were to be an amendment we could consider a corridor. You mentioned the prescribed routes.

Senator Simons: Prescribed shipping routes. I think that's what he said.

qu'il fait, mais nous pouvons changer la vitesse à laquelle nous nous rendons sur place. Si nous connaissons la route suivie par un navire, nous pouvons placer notre équipement à des endroits stratégiques le long de cette route et nous assurer de pouvoir intervenir rapidement.

C'est exactement ce qui a été mis en place pour les routes maritimes du sud autour de l'île de Vancouver. Pour le projet Trans Mountain, notre équipement sera placé à des endroits stratégiques dans ces zones, de sorte que nous puissions intervenir rapidement le long de cette voie.

La sénatrice Simons : Merci beaucoup.

La sénatrice Gagné : Je pense que nous connaissons tous très bien les préoccupations qu'ont exprimées des Premières Nations côtières en Colombie-Britannique et d'autres intervenants. Dans quelle mesure le projet de loi répond-il à leurs préoccupations?

M. McEwan : Certaines Premières Nations n'appuient pas le projet de loi C-48 et d'autres l'appuient.

Mon opinion dans tout cela, c'est qu'on ne devrait pas adopter une mesure législative qui empêche de fait un promoteur de projet de se prévaloir d'un processus d'examen réglementaire indépendant et rigoureux — point à la ligne. C'est pratiquement ce que le projet de loi propose. Il exclut nos ports pour ce qui est des cargaisons de plus de 12 500 tonnes métriques. Ainsi, on limite la capacité — pour revenir à la question de la sénatrice Galvez — d'acheminer les ressources de façon responsable vers le marché asiatique.

J'ai participé à de nombreuses activités de commercialisation en Asie dans le cadre de grands projets lorsque j'étais fonctionnaire en Colombie-Britannique. Nous faisons la promotion des pipelines qui étaient soumis à des processus réglementaires. Un projet s'annonce; un autre a été approuvé pour être ensuite annulé. Le projet de loi C-48 envoie un mauvais signal à ces marchés. Je crois que nous devons réfléchir à ce que nous faisons sur ce plan.

Pour revenir au point soulevé par l'un des autres témoins, nous avons au Canada des politiques de réglementation très rigoureuses qui font l'envie du monde entier, mais c'est un peu trop lourd. C'est un autre projet de loi dont est saisi un autre comité, le projet de loi C-69, qui pose d'autres défis.

La sénatrice Simons : Vous ne dites pas?

La sénatrice Gagné : Dans votre exposé, vous avez mentionné que, si nous devions apporter des amendements, nous pourrions envisager l'idée de prévoir un corridor. Vous avez parlé des routes imposées.

La sénatrice Simons : Je crois qu'il a parlé de routes maritimes imposées.

Senator Gagné: Having said that, how could we address the concerns of First Nations or other stakeholders in that particular situation where we would have an amendment such as that?

Mr. McEwan: With any linear project or port project, under the law there's a duty to consult and accommodate First Nations. That consultation process should be allowed to run its course through a regulatory review process that looks at a project-by-project basis.

Senator Gagné: Would anyone else want to comment?

The Chair: Did you want to get into that?

Mr. Fagerheim: From a proposal perspective, should we seek compromise or an amendment rather than the rejection of Bill C-48, we would suggest that rather than outright prohibitions in section 4 of the bill, a conditional prohibition by the addition of the following words at the end of sections 4(1) and 4(3) that I provided to everybody in written format:

Unless at the applicable time there exists in a prescribed radius of the tanker, i) sufficient marine spill response capability; and ii) not less than [x] tugboats having prescribed combined horsepower and towing capability of [y].

So we would be providing opportunity as a compromise or as an amendment that would allow our products and the emergency response to be available and move forward in the modernized world of emergency response and recovery.

Senator Dasko: Thank you, everybody.

I think everyone is well aware of the price differential and what's happening in the industry. This has come up many times at this committee, in the other committees and in the chamber. I think everybody understands how difficult it is for producers.

Mr. McEwan, you are the perfect person for me to ask this question. You say you employ 50,000 employees in B.C.

Mr. McEwan: Our members do.

Senator Dasko: I'm very interested how the B.C. government is responding to this. I'd like you to tell me everything you can on their position and whether they have been supportive of your organization and whether they do not support this bill and are turning it down. You said you're a former employee of the government, so you may have extra insight into what's going on in B.C. right now.

La sénatrice Gagné : Cela dit, comment pourrions-nous répondre aux préoccupations des Premières Nations ou d'autres intervenants si nous présentions un amendement comme celui-là?

M. McEwan : Dans tout projet linéaire ou portuaire, on a l'obligation de consulter les Premières Nations et de tenir compte de leurs intérêts. Il faut laisser les consultations se dérouler dans le cadre d'un processus d'examen réglementaire par projet.

La sénatrice Gagné : Quelqu'un d'autre veut intervenir?

Le président : Voulez-vous intervenir?

M. Fagerheim : Quant à ce qui peut être proposé, si nous devons chercher un compromis ou apporter un amendement plutôt que de rejeter le projet de loi C-48, nous proposerions, à l'article 4 du projet de loi, de remplacer l'imposition d'interdictions catégoriques par une interdiction conditionnelle. Il s'agirait de faire un ajout à la fin des paragraphes 4(1) et 4(3), que j'ai fourni à tout le monde par écrit.

À moins qu'au moment visé, il existe dans un rayon prescrit, i) des capacités d'intervention en cas de déversement en milieu marin suffisantes; et ii) au moins [x] remorqueurs qui génèrent une puissance de [y] permettant une capacité de remorquage de [z].

Nous aurions donc un compromis ou un amendement permettant l'acheminement de nos produits et les interventions d'urgence, et nous avancerions dans le monde modernisé des interventions d'urgence et du rétablissement.

La sénatrice Dasko : Merci à tous.

Je crois que tout le monde est bien au courant de l'écart de prix et de ce qui se passe dans l'industrie. La question a été soulevée à maintes reprises devant notre comité et d'autres comités, ainsi qu'à la Chambre. Je pense que tout le monde comprend à quel point la situation est difficile pour les producteurs.

Monsieur McEwan, vous êtes la personne idéale pour répondre à ma question. Vous dites que vous employez 50 000 personnes en Colombie-Britannique.

M. McEwan : Nos membres le font.

La sénatrice Dasko : J'aimerais vraiment savoir comment le gouvernement britanno-colombien réagit à la situation. J'aimerais que vous me disiez tout ce que vous pouvez me dire sur sa position à cet égard et me dire s'il soutient votre organisme et s'il s'oppose au projet de loi. Puisque, comme vous l'avez dit, vous êtes un ancien employé du gouvernement, vous avez peut-être une meilleure idée de ce qui se passe en Colombie-Britannique à l'heure actuelle.

Mr. McEwan: As the committee likely knows, the former government had five conditions for oil pipelines that it put in place, and one can debate the merits of that.

The current Government of British Columbia has, in my view, been obstructionist when it comes to Trans Mountain. In fact, our organization is an intervener in a B.C. Supreme Court case around the regulation to restrict the movement of diluted bitumen through the province of B.C., and it's a constitutional case. I would say the Government of British Columbia is not supportive of oil pipelines.

Senator Dasko: Are they supportive of this bill? Do you know what their position is on this bill specifically?

Mr. McEwan: I can't speak to it specifically.

Senator Dasko: Do you know anything they've said about it at all?

Mr. McEwan: I don't, to be honest, but I would suspect they're supportive of the prohibition.

Senator Dasko: Okay.

Mr. Fagerheim, first of all, can I ask you where you are?

Mr. Fagerheim: Calgary, Alberta.

Senator Dasko: You said you're a producer in three provinces. How do you get your resource to tidewater in B.C.? You don't?

Mr. Fagerheim: We don't get it to tidewater in B.C. That's the challenge.

Senator Dasko: Right. So where is your product going at the moment? Just going south, is it?

Mr. Fagerheim: Yes. We sell into the Canadian market, which is in Fort Saskatchewan, a refining complex, and then into the U.S. Midwest.

Senator Dasko: So if this act does not go ahead, what do you see as prospects for your company? What would you be doing differently?

Mr. Fagerheim: If this did go ahead or did not go ahead?

Senator Dasko: If it did not go ahead. If this bill dies.

Mr. Fagerheim: If this bill dies? Sorry, I just want to make sure I —

Senator Dasko: Yes, if it dies, if it's killed.

M. McEwan : Comme le comité le sait sans doute, l'ancien gouvernement a mis en place cinq conditions concernant les oléoducs, et on peut débattre de leur bien-fondé.

À mon avis, le gouvernement britanno-colombien actuel pratique l'obstruction lorsqu'il s'agit de Trans Mountain. En fait, notre organisme est un intervenant dans une cause entendue par la Cour suprême de la province. Elle porte sur la réglementation visant à restreindre le transport de bitume dilué en Colombie-Britannique, et il s'agit d'une cause constitutionnelle. Je dirais que le gouvernement provincial s'oppose aux pipelines.

La sénatrice Dasko : Appuie-t-il le projet de loi? Connaissez-vous sa position au sujet du projet de loi?

M. McEwan : Je ne peux répondre à cette question.

La sénatrice Dasko : Êtes-vous au courant de choses qu'il aurait dites au sujet du projet de loi?

M. McEwan : Pour être honnête, non, mais j'imagine qu'il appuie l'interdiction.

La sénatrice Dasko : D'accord.

Monsieur Fagerheim, puis-je tout d'abord vous demander où vous êtes?

M. Fagerheim : Je suis à Calgary, en Alberta.

La sénatrice Dasko : Vous avez dit que vous produisiez dans trois provinces. Comment transportez-vous vos ressources jusqu'à la côte de la Colombie-Britannique? Vous ne le faites pas?

M. Fagerheim : Nous ne les acheminons pas jusqu'aux côtes. Voilà le problème.

La sénatrice Dasko : D'accord. Alors où est acheminé votre produit en ce moment? Seulement vers le sud?

M. Fagerheim : Oui. Nous en vendons sur le marché canadien, soit à Fort Saskatchewan, dans une raffinerie, et dans le Midwest américain.

La sénatrice Dasko : Donc, si le projet de loi n'est pas adopté, quelles seront les perspectives d'avenir pour votre entreprise, à votre avis? Que ferez-vous différemment?

M. Fagerheim : Si le projet de loi est adopté ou s'il ne l'est pas?

La sénatrice Dasko : S'il n'est pas adopté. Si le projet de loi meurt.

M. Fagerheim : Si le projet de loi meurt? Je suis désolé, je veux seulement m'assurer que je...

La sénatrice Dasko : Oui, s'il meurt.

Mr. Fagerheim: If it dies, we would have an opportunity to take our products to foreign markets and get a much higher price. We could accelerate the development of our assets with higher amounts of funds flow, cash flow, and foreign investors would reinvest back in our country.

Senator Dasko: Without the bill, do you think the prospects for another pipeline that would go to tidewater are good?

Mr. Fagerheim: Yes, I do.

Senator Dasko: Are we looking at another pipeline?

Mr. Fagerheim: From our perspective on the crude oil side, we're looking to get TMX approved. I don't think that should be a limitation on any other pipelines. For natural gas producers, as you've heard earlier today, I think getting an LNG facility built so we can ship our natural gas products to foreign market is as equally important. So they're not mutually exclusive to one another.

When we think about this, these are our resources. They are going to be produced and sold. When they are going to be sold, what price are we going to get for them for the benefit of all Canadians? This is not for the benefit of Whitecap Resources. This is for the benefit of every Canadian, to have the best health care, the best schooling system, the best technology and advancement centres and for our social programs across our country.

[Translation]

Senator Boisvenu: I'll ask our guests my question in French. First, I want to thank all the guests who have joined us this evening. I appreciate their presentations.

Mr. Fagerheim, can you hear the interpretation properly?

[English]

Mr. Fagerheim: Yes, I can. Thank you.

[Translation]

Senator Boisvenu: Thank you. Obviously, Canada is very large and rich in natural resources, but it has a fairly limited domestic capacity to develop those resources on its own. It must rely on outside investment. This week, other guests spoke about how much foreign investment in Canada has declined in the past four years, especially in the natural resources sector.

M. Fagerheim : S'il n'est pas adopté, nous aurons une occasion d'acheminer nos produits vers des marchés étrangers et d'obtenir un prix plus élevé. Nous pourrions accélérer le développement de nos actifs avec des flux financiers plus importants, des flux de trésorerie, et des investisseurs étrangers réinvestiraient dans notre pays.

La sénatrice Dasko : Si le projet de loi n'est pas adopté, pensez-vous que les possibilités d'ajouter un autre pipeline qui se rendrait jusqu'aux côtes seraient bonnes?

M. Fagerheim : Oui.

La sénatrice Dasko : Parlons-nous d'un autre pipeline?

M. Fagerheim : De notre point de vue, concernant le pétrole brut, nous souhaitons que le projet Trans Mountain soit approuvé. Je ne crois pas que cela devrait empêcher la construction d'autres pipelines. Pour les producteurs de gaz naturel, comme on vous l'a dit plus tôt aujourd'hui, je crois que la construction d'une installation de GNL qui permettrait d'acheminer nos produits de gaz naturel vers les marchés étrangers est aussi importante. Ils ne s'excluent pas mutuellement.

Si nous y pensons bien, il s'agit de nos ressources. Elles seront produites et vendues. Lorsqu'elles seront vendues, quel prix obtiendrons-nous dans l'intérêt de tous les Canadiens? Ce n'est pas dans l'intérêt de Whitecap Resources, mais bien dans celui de tous les Canadiens; il s'agit de leur offrir les meilleurs soins de santé, le meilleur système scolaire, les meilleurs centres de technologie et d'avancement et des programmes sociaux partout au pays.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Je vais poser ma question en français à nos invités. Tout d'abord, je tiens à remercier l'ensemble des invités qui sont ici ce soir, car j'apprécie leurs présentations.

Monsieur Fagerheim, vous entendez bien l'interprétation?

[Traduction]

M. Fagerheim : Oui. Merci.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Merci beaucoup. Évidemment, pour un pays comme le Canada, qui est très grand et qui regorge de ressources naturelles, sa capacité intérieure de les développer lui-même est assez limitée. Il doit donc faire appel à des investissements extérieurs. On l'a appris cette semaine avec d'autres invités qui nous mentionnaient à quel point les investissements étrangers ont chuté au Canada au cours des quatre dernières années, surtout dans le domaine des ressources naturelles.

I have only one question. Mr. Fagerheim, I know that you've been working a great deal on investments at home and abroad. When you talk to investors about Bill C-48 and Bill C-69, which will significantly affect or may limit natural resource development in Canada, at least development for export purposes, how do the investors view these two bills?

[English]

Mr. Fagerheim: Thank you for the question. I appreciate that. Whether it's in our marketing efforts in Asia, which includes Australia, Singapore, Taipei, Tokyo, China, that we had done in the fall, or in Europe here in January/February, the questions we are continually asked are not specific to Bill C-48 or Bill C-69 because to international investors they are just numbers.

What they want to know is the regulatory processes. They ask this question: Why, when you're so resource-rich in your country, are you not allowed to produce your product into foreign markets and therefore get the highest price possible? Your regulatory bodies, your regulatory affairs, and then your government bodies and the policies within the country have limited your ability to advance funding. Therefore, at this particular time, I can tell you that of the 24 meetings we had in Asia, 20 involved previous shareholders of Whitecap Resources, but because of our inability to advance products to markets — and they look at the wide differentials, prices — there is not one Asian shareholder in Whitecap Resources at this particular time. It is a far different situation than we had two and a half years ago. Those are challenging questions for which we don't have an answer, other than to say we're working on it.

[Translation]

Senator Boisvenu: Thank you.

[English]

Senator MacDonald: I thank the witnesses for being here.

On the East Coast of Canada, we're very familiar with the movement of petroleum. My father and three of my brothers sailed, and I have Coast Guard captains in my family going back generations and am very familiar with this activity.

It's interesting to look at the numbers. On the East Coast of Canada, the Atlantic coast, we move 192 million metric tonnes of oil a year. On the Great Lakes system, the St. Lawrence Seaway, 24 million metric tonnes, and the St. Lawrence Estuary in the gulf, 67 million metric tonnes, for a total of 283 million

Je n'ai qu'une seule question. Monsieur Fagerheim, je sais que vous travaillez beaucoup sur la scène internationale et nationale dans le domaine des investissements. Lorsque vous parlez à ces investisseurs du projet de loi C-48 et du projet de loi C-69, qui auront un impact énorme sur l'exploitation des ressources naturelles au Canada, du moins, sur l'exploitation destinée à l'exportation, quelle perception ont les investisseurs de ces deux projets de loi qui risquent de limiter l'exploitation des ressources naturelles au Canada?

[Traduction]

M. Fagerheim : Je vous remercie de la question. Qu'il s'agisse des efforts de commercialisation en Asie — ce qui inclut l'Australie, Singapour, Taipei, Tokyo et la Chine — que nous avons déployés au cours de l'automne, ou en Europe, en janvier et février, les questions qu'on nous pose constamment ne portent pas précisément sur les projets de loi C-48 et C-69, car pour les investisseurs étrangers, ce ne sont que des chiffres.

Ce qu'il veulent connaître, ce sont les processus réglementaires. Ils nous demandent pourquoi si notre pays est aussi riche en ressources, on ne nous permet pas d'acheminer nos produits vers les marchés étrangers et, par conséquent, d'obtenir le meilleur prix possible? Ils nous disent que les organismes de réglementation, les affaires réglementaires et les organismes gouvernementaux et les politiques de notre pays limitent notre capacité de financement. Par conséquent, à ce moment-ci, je peux vous dire que sur les 24 rencontres que nous avons tenues en Asie, 20 comprenaient d'anciens actionnaires de Whitecap Resources, mais parce que nous ne sommes pas capables d'acheminer des produits vers les marchés — et ils examinent les importants écarts, les prix —, Whitecap Resources n'a aucun actionnaire asiatique à l'heure actuelle. C'est une situation fort différente de celle d'il y a deux ans et demi. Ce sont là des questions difficiles auxquelles nous n'avons pas de réponse, au-delà de dire que nous y travaillons.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Merci.

[Traduction]

Le sénateur MacDonald : Je remercie les témoins de leur présence.

Sur la côte Est du Canada, nous connaissons très bien le transport de pétrole. Mon père et trois de mes frères ont navigué, et ma famille compte des capitaines de garde côtière depuis des générations, et je connais très bien ces activités.

Il est intéressant d'examiner les chiffres. Sur la côte Est du Canada, la côte atlantique, nous transportons 192 millions de tonnes métriques de pétrole par année. Sur le réseau des Grands Lacs, la Voie maritime du Saint-Laurent, c'est 24 millions de tonnes métriques, et sur l'estuaire du Saint-Laurent dans le golfe,

metric tonnes that we handle safely on the East Coast of Canada. That is six different sources. The Quebec City and Montreal refineries, the Come By Chance refinery — the Newfoundland offshore oil wells where they directly export it — Point Tupper and Port Hawkesbury, which is the largest oil handling facility in the country, and St. John, New Brunswick, at the Irving Oil Refinery.

The only place on the West Coast that we handle it is the Port of Vancouver, 6 million metric tonnes a year. That's nothing in relative terms. In fact, 37 million metric tonnes of U.S. oil goes through our water on the West Coast. I can't believe the Government of Canada is doing this. Yet, here we are making an arbitrary decision to block off this important part of coastline which would solve so many problems in this country in terms of getting our product to market.

Now, there are reports. In 1978, the Department of Environment and Fisheries made a report. They evaluated 27 West Coast ports for the export of petroleum. By far the top-rated were Port Simpson and the Prince Rupert area. At the very bottom of the list was the Vancouver area. What rational reason can you see for the Government of Canada encouraging more petroleum in the Vancouver area, where not just the tanker pressure is but all the activity is, and there's so little pressure in the Prince Rupert/Port Simpson area where the finest immediate ocean access West Coast port exists? What is the rationale for this?

Mr. McEwan: I'll jump in. There is none. It baffles me that this kind of legislation would be put in place again and not allow proponents to bring forward worthy or unworthy proposals, but in either case they're judged by a thorough, independent regulatory process.

In terms of the Trans Mountain pipeline, one argument in favour of it, I suppose, is it's a twinning of an existing pipeline. It's in an existing route. Quite apart from the tanker traffic that safely goes in and out of the Vancouver Harbour, there is all kinds of traffic just to the south of Metro Vancouver that goes in and out, as I referenced in my remarks before, to Anacortes and Cherry Point. It's literally 50 kilometres south of where I live.

Bill C-48 makes no public policy sense. It should, in my respectful view, be set aside.

Senator MacDonald: Mr. Fagerheim, do you want to respond?

on parle de 67 millions de tonnes métriques, ce qui fait qu'au total, nous manutentionnons de façon sécuritaire 283 millions de tonnes métriques de pétrole sur la côte Est du Canada. On parle de six sources différentes. Les raffineries de Québec et de Montréal, la raffinerie de Come By Chance — les puits extracôtiers de Terre-Neuve, d'où on en exporte directement —, Point Tupper et Port Hawkesbury, la plus grande installation de manutention des hydrocarbures au pays, et la raffinerie de pétrole Irving à Saint John, au Nouveau-Brunswick.

Le seul endroit sur la côte Ouest où nous en faisons la manutention c'est dans le port de Vancouver, et on parle de 6 millions de tonnes métriques par année. Toutes proportions gardées, ce n'est rien. En fait, 37 millions de tonnes métriques de pétrole américain sont transportées dans nos eaux sur la côte Ouest. Je ne peux pas croire que le gouvernement du Canada est en train de faire cela. Pourtant, nous voici en train de prendre une décision arbitraire de bloquer cette partie importante du littoral, qui nous permettrait de régler un si grand nombre de problèmes dans notre pays sur le plan de l'acheminement de ses produits vers le marché.

Des rapports existent. En 1978, le ministère de l'Environnement et des Pêches en a produit un. Il avait évalué 27 ports de la côte Ouest pour l'exportation pétrolière. En tête de liste, il y avait Port Simpson et la région de Prince Rupert. La région de Vancouver occupait la dernière position. Selon vous, pour quelle raison rationnelle le gouvernement du Canada encouragerait plus de pétrole dans la région de Vancouver, où il y a non seulement toute la pression des pétroliers, mais aussi toutes les activités, et étant donné qu'il y a si peu de pression dans la région de Prince Rupert et Port Simpson où se trouve le port de la côte Ouest qui donne le meilleur accès à l'océan?

M. McEwan : Je me mêle à la conversation. Il n'y en a pas. L'adoption, encore une fois, de ce genre de loi, sans autoriser les promoteurs à faire des propositions qui, valables ou non, seraient quand même examinées et jugées au moyen d'un processus réglementaire indépendant et approfondi me déconcerte.

Un argument favorable au pipeline Trans Mountain est, je suppose, qu'il double un tracé qui existe déjà. En plus des navires-citernes qui entrent dans le port de Vancouver et qui en sortent en toute sécurité, toutes sortes de navires et de bateaux circulent en tous sens immédiatement au sud du district régional du Grand Vancouver, comme je l'ai fait remarquer dans ma déclaration, jusqu'à Anacortes et à la pointe Cherry. C'est bel et bien à 50 kilomètres au sud de chez moi.

Le projet de loi C-48 est une absurdité du point de vue de la politique publique. En tout respect, on devrait le mettre au rebut.

Le sénateur MacDonald : Monsieur Fagerheim, voulez-vous répondre?

Mr. Fagerheim: I would agree with the comments that Mr. McEwan has made. When we talk about this in Canadian terms, natural gas and crude oil are Canadian products, and we have to think about it in that context. The fact that the ban is needed, I think, is a fallacy. I don't believe for a second that it is needed. We need these products for the benefit of all Canadians.

It harms me to sit here and watch the lack of respect that we have for the energy sector, its policies and the innovation and the education we could provide for these young bright minds, that we're not allowing ourselves to participate in the financial benefit that comes with selling our products at world prices.

Senator MacDonald: I've been on this committee for 10 years. I had the opportunity to chair the committee when we did a pipeline study and spoke to all the experts in the movement of petroleum on both coasts.

Nobody's minimizing the importance of safety. Everybody understands the importance of safety and managing risk. I don't think there's any concern about understanding the importance of that. On the East Coast, we have the Eastern Canadian Marine Response Corps, the Point Tupper Marine Services, the Atlantic Environmental Response Team. They're very experienced in managing all these resources and the movement of this petroleum.

Everybody has heard of the *Exxon Valdez*. But we had two significant oil spills on the East Coast of Canada. Growing up around Cape Breton, I remember them. In 1970, the *Arrow* went aground just west of the Canso Causeway. In 1979, the *Kurdistan* split in two in the Cabot Strait between Cape Breton and Newfoundland. It was heading for the refineries in Quebec.

If anybody thinks for a second that had occurred in the St. Lawrence estuary in the middle of winter, on the ice, it would have been less problematic than an oil spill on the West Coast of Canada, it just doesn't make any sense to me. Or if the *Arrow*, which was working for Irving, had ended up in the Bay of Fundy as opposed to Chebucto Bay, a major oil spill in the Bay of Fundy would be an international incident. It would be in the State of Maine in 24 hours, in Boston 48 hours and in New York in 72 hours because the tide is so strong there.

Yet the Government of Canada is selecting this small section because what this really is about, and I think you would agree, is about blocking pipelines. There's no rational reason to stop this coast from delivering oil to the world. Would you not agree?

Mr. McEwan: I would agree with that, not to your surprise, I suppose.

M. Fagerheim : Je suis d'accord avec M. McEwan. Le gaz naturel et le pétrole brut sont des produits canadiens, et nous devons y réfléchir dans ce contexte. La nécessité de l'interdiction est, d'après moi, une illusion. Nous avons besoin de ces produits pour le bien de tous les Canadiens.

Notre manque de respect pour le secteur énergétique, ses règles et l'innovation et l'instruction que nous pourrions prodiguer à ces jeunes esprits brillants que nous n'autorisons pas à participer aux retombées financières découlant de la vente de nos produits aux prix mondiaux me désole.

Le sénateur MacDonald : Je fais partie du comité depuis 10 ans. J'ai eu l'occasion de le présider pour une étude des pipelines et j'ai discuté avec tous les experts du transport du pétrole dans les deux régions côtières.

Personne ne minimise l'importance de la sécurité. Tous en comprennent l'importance et celle de gérer les risques. Je ne crois pas qu'on puisse s'en inquiéter. Dans l'Est, nous pouvons compter sur l'Eastern Canadian Marine Response Corps, les Point Tupper Marine Services, l'Atlantic Environmental Response Team, tous les trois très expérimentés dans la gestion de toutes ces ressources et dans le transport de ce pétrole.

Tous connaissent l'*Exxon Valdez*. Deux marées noires importantes sont survenues dans l'Est. Comme j'ai passé ma jeunesse dans la région de l'île du Cap-Breton, je m'en souviens. En 1970, l'*Arrow* s'est échoué immédiatement à l'ouest de la levée de Canso. En 1979, le *Kurdistan*, à destination des raffineries du Québec, s'est séparé en deux dans le détroit de Cabot, entre l'île du Cap-Breton et Terre-Neuve.

Il ne faut pas croire un instant que l'accident, s'il était survenu dans l'estuaire du Saint-Laurent, au milieu de l'hiver, sur la glace, aurait eu des conséquences moins graves qu'une marée noire sur la côte Ouest du Canada. Si l'*Arrow*, affrété par Irving, avait causé une grosse marée noire dans la baie de Fundy, plutôt que dans la baie Chebucto, il aurait causé un incident international. Le déversement aurait touché le Maine en 24 heures, Boston en 48 heures et New York en 72 heures, en raison de la grande force des marées dans cette région.

Pourtant, le gouvernement du Canada choisit cette petite région parce qu'il s'agit, et je pense que vous serez d'accord, de bloquer les projets de pipelines. Il n'existe aucun motif raisonnable d'empêcher la livraison de pétrole au reste du monde à partir de cette côte, n'est-ce pas?

M. McEwan : Je serais d'accord, et je suppose que cela ne vous étonne pas.

I think we're buckling to interests that are outside of our jurisdiction that are wanting to shut us down, and we shouldn't allow that to happen. We have our own national interest. We have our own social programs to pay for.

One other metric I didn't put in our brief — but I thought about putting it in there — is that between 2005 and 2015, there was \$226.8 billion invested in the oil sands in Alberta on the precept that international investors would be able to get our oil to markets. Our problem is getting a \$10-odd billion pipeline into port Metro Vancouver. Down the road, it's going to be our need to do another pipeline on the north coast, but this bill stymies that.

The Chair: First of all, Mr. Fagerheim, thank you. I'm from Saskatchewan. Thank you for doing business in our province and contributing to our economy. I wish we could solve this problem of moving our natural resources to the West Coast.

We had heard quite a bit talk about the consultation process. This question goes to all three of you because a consultation process would have looked at how we can handle an oil spill. Were you consulted by the federal government on this bill?

Mr. McEwan: Our association to my knowledge wasn't, albeit I have been with the association for 18 months. I haven't heard that we were.

The Chair: You would have heard it from your predecessor —

Mr. McEwan: Correct.

The Chair: — if there had been a serious consultation process.

Mr. Fagerheim: Whitecap Resources definitely was not consulted or advised of the consultation process.

The Chair: Mr. Lowry, did they talk to the WCMRC about the possibility of an oil spill and how efficient you would be in cleaning it up?

Mr. Lowry: No, not to my knowledge.

Senator Jaffer: I want to clarify something with you, Mr. Fagerheim. You talked about natural gas from the north. That's a mistake, right, because that's not part of persistent oil or crude oil. You misspoke on that. Liquefied gas and natural gas, even after this legislation comes in place, will still be able to be transported; isn't that correct?

Mr. Fagerheim: I believe that to be correct.

Senator Jaffer: Thank you.

Je pense que nous cédon's à des intérêts étrangers qui veulent que nous fermions boutique. Ne nous laissons pas faire. Nous avons nos intérêts nationaux, nous avons des programmes sociaux à financer.

Un autre facteur qui ne figure pas dans notre mémoire — mais j'ai songé à en parler — est que, entre 2005 et 2015, il s'est investi 226,8 milliards de dollars dans les sables pétrolifères de l'Alberta, étant entendu que les investisseurs internationaux pourraient fournir les marchés en notre pétrole. Notre problème est de faire parvenir un oléoduc de quelque 10 milliards de dollars jusqu'au port du Grand Vancouver. Plus tard, nous aurons besoin de construire un autre pipeline sur la côte nord, mais ce projet de loi l'empêche.

Le président : Tout d'abord, monsieur Fagerheim, je dois vous remercier. Je suis de la Saskatchewan. Je vous remercie de brasser des affaires dans notre province et de contribuer à son économie. Je souhaite que nous puissions résoudre ce problème de transport de nos ressources naturelles jusqu'à la côte Ouest.

La consultation a beaucoup fait parler d'elle. C'est à vous trois que je pose la question, parce qu'elle aurait compris l'examen de notre capacité d'intervention contre une marée noire. L'administration fédérale vous a-t-elle consultés sur ce projet de loi?

M. McEwan : À ma connaissance, notre association ne l'a pas été, bien que j'en fasse partie depuis 18 mois. Je n'en ai pas entendu parler.

Le président : Votre prédécesseur vous aurait prévenu...

M. McEwan : Oui.

Le président : ... si la consultation avait été sérieuse.

M. Fagerheim : Indéniablement, Whitecap Resources n'a été ni consulté ni prévenu.

Le président : Monsieur Lowry, a-t-on parlé à votre organisation de la possibilité d'un déversement de pétrole et de l'efficacité de votre intervention?

M. Lowry : Non. Pas à ma connaissance.

La sénatrice Jaffer : Monsieur Fagerheim, veuillez m'éclairer. Vous avez parlé de gaz naturel du Nord. C'est une erreur, n'est-ce pas, parce que ça ne fait pas partie des hydrocarbures persistants ou du pétrole brut. Vous vous êtes mal exprimé. On pourra continuer de transporter du gaz liquéfié et du gaz naturel, même après l'adoption du projet de loi, n'est-ce pas?

M. Fagerheim : Je pense que oui.

La sénatrice Jaffer : Merci.

Mr. Fagerheim: The discrimination is only against crude oil.

Senator Jaffer: Thank you. I think you misspoke on that.

I have a question for you, Mr. Lowry. Where are you located? Where are your offices or where is your business located?

Mr. Lowry: We have response bases in Vancouver, in Nanaimo on the Island, in Victoria, and also up in Prince Rupert. We do have a response base up in Prince Rupert, and we do have equipment caches or depots spread along the coast in B.C.

Senator Jaffer: I'm not trying to put words in your mouth, but it would be easier to get to a place where the weather conditions are not as drastic, like in a place where you said for 11 days you couldn't get to an area because of weather conditions; is that correct?

Mr. Lowry: No, that's not what I was saying. Wherever we are on the coast, wherever a spill might, they're all equally opportune situations where weather could impact that spill response. So the north coast is certainly not the only place that has extreme weather. We have extreme weather anywhere on the coast of B.C.

Senator Jaffer: But not in Vancouver.

Mr. Lowry: We do have storms in Vancouver, but Vancouver Harbour was chosen as a harbour for a reason, yes.

Senator Jaffer: Mr. McEwan, it's good to have you here. Your family and mine have known each other for a long time.

You said you represent business interests, but as you know — and you've been a senior policy person in the Government of British Columbia — there are business interests of Indigenous people in the north as well. And those Indigenous people do not want to have pipelines because they are very concerned that it will affect them if there's a spill. The local coastal communities are concerned their fisheries will be affected. They do not want to take this risk. You probably don't represent the business interests in the north; am I correct?

Mr. McEwan: Yes, we do have business interests in the north, in fact. We have a vice-president based in Prince George.

Senator Jaffer: Is it the coastal nations?

Mr. McEwan: We have members that provide service and supplies, many different industries, out towards the west coast of British Columbia and Prince Rupert.

M. Fagerheim : Il ne vise que le brut.

La sénatrice Jaffer : Je vous remercie. Je pense que vous vous êtes mal exprimé.

Monsieur Lowry, où êtes-vous basé? Où se trouvent vos bureaux ou votre entreprise?

M. Lowry : Nous avons des bases d'intervention à Vancouver, à Nanaimo, dans l'île de Vancouver, à Victoria et à Prince Rupert. Nous en avons une à Prince Rupert et nous avons disséminé des dépôts de matériel le long de la côte de la province.

La sénatrice Jaffer : Je n'essaie pas de vous faire dire ce que vous n'avez pas dit, mais n'est-ce pas qu'il serait plus facile de se rendre dans un endroit où les conditions météorologiques ne sont pas extrêmes comme en celui que, vous avez dit, la météo a rendu inaccessible pendant 11 jours?

M. Lowry : Non, ce n'est pas ce que je disais. Partout le long de la côte, partout où un déversement pourrait survenir, la météo pourrait également gêner l'intervention. Il n'y a pas que sur la côte nord où la météo est extrême. Toute la côte de la Colombie-Britannique connaît des extrêmes météorologiques.

La sénatrice Jaffer : Mais pas à Vancouver.

M. Lowry : Il y a des tempêtes à Vancouver, mais le choix de l'emplacement du port de Vancouver s'explique, effectivement.

La sénatrice Jaffer : Monsieur McEwan, heureuse de vous voir. Nos familles se connaissent depuis longtemps.

Vous avez dit représenter des intérêts commerciaux, mais, comme vous le savez — et vous avez été un grand stratège du gouvernement de la Colombie-Britannique —, les peuples autochtones ont aussi dans le Nord des intérêts commerciaux. Et ils ne veulent pas de pipeline, parce qu'ils craignent les conséquences d'un déversement. Les communautés côtières craignent pour leurs pêcheries. Elles ne veulent pas courir ce risque. Vous ne représentez peut-être pas les intérêts commerciaux dans le Nord, n'est-ce pas?

M. McEwan : Oui, nous possédons effectivement des intérêts commerciaux dans le Nord. Nous avons un vice-président à Prince George.

La sénatrice Jaffer : Parmi les nations de la côte?

M. McEwan : Des membres de notre organisation fournissent des services et approvisionnent beaucoup d'industries en rayonnant vers la côte ouest de la Colombie-Britannique et vers Prince Rupert.

Senator Jaffer: I'm happy that you do. You must have heard that there is a great concern by the coastal nations. There are two: Nisga'a and Lax Kw'alaams that do not want this bill, but all the other coastal nations do want this bill to protect their business interests. I am sure you have heard that.

Mr. McEwan: I have heard two things. It is important to acknowledge that there are those against, and there are those for. There's the Eagle Spirit proposal, which is a \$16 billion pipeline from Alberta to Grassy Point, which is in the Dixon Entrance, and 35 First Nations support it. The Nisga'a, as well, support industrial development and have tidewater access —

Senator Jaffer: I am sorry to interrupt, but the nations you are talking about, to the best of my recollection, are not the coastal nations. Where are those 35 nations?

Mr. McEwan: There is the Lax Kw'alaams, which is a coastal First Nation, as is the Nisga'a because they have tidewater.

The Chair: You have to let him finish answering the question and then you can ask him another one. Don't interrupt him.

Go ahead.

Mr. McEwan: That's fine; I'm done.

Senator Jaffer: What I meant was the Nisga'a and the Lax Kw'alaams are from the coastal nations. The others are not coastal nations, the 35.

Mr. McEwan: They're not coastal nations, granted, but they are Canadians like the rest of us, and I think they deserve to have their kick at independent regulatory process to determine whether or not it's viable to export oil off the coast of British Columbia.

As I said, the Nisga'a are on the coast, as are the Lax Kw'alaams.

Senator D. Black: Thank you to you all for being here.

I was checking my notes, Mr. Lowry, and I would like you to confirm that this would be accurate. It is your view that should there be no tanker ban on the northern coast of British Columbia, your organization, existing now and supplemented if necessary, would have the appropriate response capability in the event of a spillage of oil, and it is your belief that you could address that issue. Are my notes accurate?

Mr. Lowry: Yes, that is correct. We would work with the proponent to develop the appropriate level of response based on the increased risk of shipping of that project. That's exactly the approach we took to prepare for the Trans Mountain project. It's

La sénatrice Jaffer : J'en suis heureuse. Vous devez avoir entendu parler de la grande inquiétude des nations côtières. Deux, les Nisga'a et les Lax Kw'alaams, ne veulent pas du projet de loi, mais toutes les autres le réclament pour protéger leurs intérêts commerciaux. Je suis sûre que vous en avez entendu parler.

M. McEwan : J'ai entendu deux choses. Il importe de reconnaître que certaines sont contre et d'autres pour. Le projet Eagle Spirit d'un pipeline de 16 milliards de dollars, entre l'Alberta et la pointe Grassy, dans l'entrée Dixon bénéficie de l'appui de 35 nations. Les Nisga'a aussi appuient le développement industriel et ont accès aux eaux soumises à la marée...

La sénatrice Jaffer : Désolée de vous interrompre, mais les 35 nations dont vous parlez, autant que je m'en souviens, n'habitent pas la côte. Où sont-elles situées?

M. McEwan : Les Lax Kw'alaams habitent la côte, tout comme les Nisga'a, qui ont accès à des eaux soumises à la marée.

Le président : Laissez-le terminer avant de lui poser une autre question. Ne l'interrompez pas.

Allez-y.

M. McEwan : Ça va; j'ai terminé.

La sénatrice Jaffer : Je voulais dire que les Nisga'a et les Lax Kw'alaams sont des nations côtières, mais pas les 35 autres.

M. McEwan : D'accord, mais elles sont canadiennes comme le reste d'entre nous, et elles ont droit à un processus réglementaire indépendant pour déterminer s'il est viable d'exporter du pétrole à partir de la côte de la Colombie-Britannique.

Comme je l'ai dit, les Nisga'a sont sur la côte, tout comme les Lax Kw'alaams.

Le sénateur D. Black : Merci à vous tous d'être ici.

Monsieur Lowry, je vérifiais mes notes et je voudrais que vous confirmiez si, effectivement, vous estimez qu'on ne devrait pas interdire les navires-citernes le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, que votre organisation, actuellement, appuyée au besoin, pourrait intervenir convenablement après un déversement pétrolier et qu'elle pourrait répondre à la situation. Est-ce que mes notes sont fidèles?

M. Lowry : Oui. Nous collaborerions avec le promoteur pour nous doter de la capacité convenable de réponse d'après le risque accru posé par la circulation maritime découlant de la réalisation de ce projet. Nous nous sommes pris exactement de la même

the exact approach we took to prepare for the Northern Gateway project before it was cancelled.

Senator D. Black: Thank you, Mr. Lowry.

Senator McCoy: I will address my questions to all of you. I'm looking at a publication by the Department of Transport Canada and it is statistics of marine transportation in the area that would be covered by this tanker ban. It says that for all ships, in 2003 and from 2005 to 2008, between 1,000 and 2,000 ships went into Prince Rupert.

We have also heard of three, maybe four incidents of spills in this area, all of which came from boats and ships smaller than would be affected by this so-called moratorium. They are the Alaskan ferry and a barge. The other one I'm familiar with is a U.S. military ship that sank in 1946 and started leaking, and it was actually a combined effort on the West Coast. I don't know if you were involved Mr. Lowry. But the Coast Guard led with First Nation participation, an integrated approach to actually seal the leakage so it no longer was a problem.

Bill C-48, this ban, is not going to change any of that. In my view, it is not addressing the risks that the communities along the coast are facing. What would it take to protect the legitimate interests of communities in British Columbia from the variety of risks they face? What would it take?

Perhaps Mr. Lowry would be the one to answer, but any of you, please.

Mr. Lowry: The point you raise is a good one. The tanker moratorium does not eliminate the risk of an oil spill on the north coast. All shipping traffic presents a potential risk. As I mentioned earlier, the deep-sea vessels have bunker C, which is a toxic product. Obviously all other vessels contain fuel that can potentially source a spill.

As a response organization, when we look at risks we're looking at all marine traffic on the entire coast of B.C., not just tankers. They all present risks. We often say it's tankers that don't keep us up at night because of the all the measures in place to ensure that they have safe passage, including escort tugs and pilots and whatnot.

When we look at what we're going to put in place for Trans Mountain, those enhancements are not just for Trans Mountain; they are for the benefit of the entire marine community on the West Coast. Certainly any enhancements we might put in place for potential projects on the north coast would be the same. These are spill response enhancements available for any type of spill on the north coast or anywhere else in B.C.

manière pour nous préparer au projet Trans Mountain ou, avant son annulation, au projet Northern Gateway.

Le sénateur D. Black : Merci.

La sénatrice McCoy : Mes questions, je les pose à vous tous. J'ai, sous les yeux, une publication de Transports Canada, qui présente des statistiques sur le transport maritime dans la région où seraient interdits les navires-citernes. On y lit que, en 2003 et de 2005 à 2008, tous navires confondus, entre 1 000 et 2 000 sont allés à Prince Rupert.

Nous avons aussi entendu parler de trois, peut-être quatre déversements dans cette région, tous par des bateaux et des navires plus petits que ceux qui seraient touchés par ce soi-disant moratoire. Il y a le transbordeur entre ce port et l'Alaska et un chaland. Je sais aussi qu'un navire militaire américain coulé en 1946 a commencé à laisser s'échapper de l'huile et a fait l'objet d'une intervention combinée. J'ignore si vous y avez participé, monsieur Lowry, mais la Garde côtière a dirigé, avec la participation des Premières Nations, une intervention intégrée pour colmater définitivement la fuite.

Le projet de loi C-48, l'interdiction, n'y changeront rien. D'après moi, ça ne répond pas aux risques auxquels les communautés côtières sont exposées. Que faudrait-il pour protéger les intérêts légitimes des communautés de la Colombie-Britannique contre les divers risques auxquels elles sont exposées?

Peut-être, monsieur Lowry, pourriez-vous répondre, mais les autres, n'hésitez pas, s'il vous plaît.

M. Lowry : Très juste! Le moratoire sur les navires-citernes ne supprime pas le risque de déversement sur la côte nord. Toute la circulation maritime présente un risque. Comme je l'ai dit, les navires de haute mer transportent du bunker C, toxique. Visiblement, tous les autres navires transportent du combustible susceptible de causer un déversement.

Dans l'examen des risques, notre organisme d'intervention prend en considération la totalité de la circulation côtière en Colombie-Britannique, pas seulement celle des navires-citernes. Tous les navires présentent des risques. Nous disons souvent que les navires-citernes ne nous empêchent pas de dormir, à cause de toutes les précautions prises pour éviter des accidents, notamment des remorqueurs escorteurs et des pilotes et ainsi de suite.

Toutes les améliorations réalisées pour le projet Trans Mountain ne sont pas seulement destinées à ce projet; elles le sont aussi à toute la communauté maritime de la côte. C'est certainement vrai aussi de toutes les améliorations que nous pourrions concrétiser pour d'éventuels projets pour la côte nord. On pourrait y faire appel, quelle que soit la nature du déversement, sur cette côte ou ailleurs en Colombie-Britannique.

Senator McCoy: We should aim higher.

Mr. Fagerheim, I saw a headline in Bloomberg a week or two weeks ago that stated that U.S. energy exports were now viewed as being the backbone of the U.S. economy. You have explained some of that, but is TMX, the expansion of Trans Mountain, sufficiently large, and is it going to Asia in order to aid you and other producers? Is that a sufficient market diversification to ensure the future of the energy industry?

Mr. Fagerheim: To answer that question directly, no, that isn't. What we would like to get for what I'll call the energy security for Canada, which is the way we should look at it, is adding about another 375,000 to 380,000 barrels a day of capacity to the Port of Burnaby. Some of that product may make it to Asia where the premium prices are, or to premium-priced markets. For the most part, we still have another 3.5 million barrels that will continue to have discounted pricing.

Senator Galvez: I am interested in this differential price because I know there are the standard brands. There is the Texas oil, the Western Canadian oil, and then there is dilbit and bitumen. To my understanding, it's not just the pipeline capacity that determines the differential price, but there is the distance, the pipeline feeds, the condensate, the diluent used to make the dilbit and the difficulty of refining. There are many factors.

I consulted on the gap price, and today WTI is \$56; Brent Crude U.K. is \$66 and WCS, our oil, is \$45. So there is only \$11 difference. Sometimes we exaggerate some numbers in order to say we are losing so much money per day.

Can you please elaborate on what is the exact way in which these differential prices are calculated?

Mr. Fagerheim: What you have is Brent pricing that is a discount to Brent at this particular time. The reason we've narrowed this in is because Alberta has had to curtail its production into the marketplace. It is unheard of that Canadian regulatory bodies have to regulate the production, in essence, I wouldn't say as strongly to manipulate the price, but that's what has had to happen to reduce that differential.

With the wider discount, Albertans and Canadians are not getting full value for their products. These are their products in Alberta, British Columbia and Saskatchewan. These are their products being sold to the market. With the wider discount, they get fewer royalties and fewer taxes.

I talked about the calculations earlier. When we were \$38 and now \$45, that is a near-term phenomenon because we don't have the capacity to get our products through to market, which is a challenge.

La sénatrice McCoy : Nous devrions viser plus haut.

Monsieur Fagerheim, j'ai vu un titre, dans une publication de Bloomberg, il y a une semaine ou deux, selon lequel les exportations énergétiques des États-Unis sont désormais considérées comme l'élément central de l'économie de ce pays. Vous l'avez expliqué en partie, mais est-ce que TMX, l'expansion de Trans Mountain, est assez ambitieuse et vise-t-elle l'Asie pour vous aider, vous et d'autres producteurs? Est-ce une diversification suffisante des marchés pour assurer l'avenir de l'industrie énergétique?

M. Fagerheim : Pour répondre directement, non. En guise de coussin de sécurité énergétique du Canada, nous devrions chercher à ajouter encore 375 000 à 380 000 barils par jour de capacité au port de Burnaby. Une partie du produit pourra aboutir en Asie où on verse le prix fort ou sur des marchés où les prix sont très élevés. Surtout, il nous reste encore 3,5 millions de barils qui continueront d'être offerts à prix réduit.

La sénatrice Galvez : Parlons-en de cette différence de prix, parce que je sais qu'il existe des marques standard, par exemple le pétrole du Texas, celui de l'Ouest canadien, le bitume dilué et le bitume. À ce que je sache, la différence de prix ne provient pas seulement de la capacité du pipeline. La distance, la matière transportée, le condensat, le diluant du bitume et la difficulté de raffinage jouent également. Les facteurs sont nombreux.

Dans la fourchette, aujourd'hui, on trouve l'intermédiaire de l'ouest du Texas à 56 \$; le Brent du Royaume-Uni à 66 \$; le sélect de l'Ouest canadien, notre pétrole, à 45 \$. La différence n'est que de 11 \$. Parfois, nous exagérons certains chiffres pour amplifier nos pertes journalières.

Pouvez-vous, s'il vous plaît, en dire un peu plus sur la façon exacte de calculer ces différences de prix?

M. Fagerheim : Le prix du Brent que vous avez cité est réduit. Nous avons réduit l'écart, parce que l'Alberta a dû réduire sa production mise sur le marché. On n'a jamais entendu dire que les organismes canadiens de réglementation aient été obligés de réglementer la production, essentiellement, je ne dirais pas pour manipuler le prix, mais parce qu'il fallait le faire pour rétrécir la fourchette.

La réduction plus grande ne permet pas aux Albertains et aux Canadiens de vendre à leur pleine valeur leurs produits en Alberta, en Colombie-Britannique et en Saskatchewan. C'est les produits qu'ils vendent sur le marché. À cause de la réduction plus grande de prix, ils prélèvent moins de redevances et de taxes.

J'ai parlé des calculs un peu plus tôt. Quand nous étions à 38 \$, et nous sommes à 45 \$ maintenant, ça ne dure pas, parce que nous n'arrivons pas à placer nos produits sur le marché, ce qui pose un problème.

Senator Jaffer: I have one more question for you, Mr. McEwan. You were saying 35 nations and they are Canadians. We have had coastal communities come here, and they have said they do not want to risk their fisheries in the coastal regions. These are people who live on the coast. This is where they and their families have lived for hundreds of years. Do you think we should be overriding what they want?

Mr. McEwan: What I think we should be doing, senator, is if there is a project proposal, it should be submitted to a fair, independent and very rigorous regulatory review process.

As part of that, under the law, there is a duty to consult and accommodate Indigenous nations. As part of that consultation, we should purposefully look for accommodations that deal with their concerns. I think that's the appropriate way to approach this, rather than put in place a bill which effectively precludes the creation of massive economic value for the benefit of all Canadians, including those coastal First Nations.

The Chair: Thank you, witnesses.

After we finish with the second witness, we're going to spend a couple of minutes on our travel plans. The steering committee met and I think we're getting organized.

We had two people on your witness list from the Friends of Wild Salmon, but we weren't able to connect. Sorry about that. I don't know what happened, but the video conference failed.

But we have with us Karen G. Wristen, Executive Director, Living Oceans Society, by video conference. Thank you for participating. The floor is yours, Ms. Wristen.

Karen G. Wristen, Executive Director, Living Oceans Society: Thank you, senator. I am Executive Director of Living Oceans Society, not Friends of Wild Salmon. I would like to begin by telling you about Living Oceans.

We were incorporated under the laws of British Columbia in the fishing village of Sointula on the central coast of B.C., up around the north end of Vancouver Island. We are 20 years old today and operate two offices, one in Sointula and one in West Vancouver.

Living Oceans' mandate is marine conservation, but we have always taken the view that we conserve marine resources for the use and benefit of people, so we try to make sure that coastal communities are heard in decision making about the ocean, and we try to facilitate their participation in decision making.

Some of the work we have done over the years includes research, particularly interpreting that research for a public audience using maps and plain language reports. We tend to engage directly with governments and with industry and the

La sénatrice Jaffer : J'ai une dernière question pour vous, monsieur McEwan. Vous avez parlé de 35 Premières Nations. Ce sont des Canadiens. Les gens des communautés côtières qui sont venus ici ont indiqué qu'ils ne veulent pas mettre les pêcheries des régions côtières à risque. Ils habitent sur la côte; leurs familles y sont établies depuis des centaines d'années. Pensez-vous que nous devrions aller à l'encontre de leur volonté?

M. McEwan : À mon avis, sénatrice, toute proposition de projet devrait faire l'objet d'un processus d'examen réglementaire équitable, indépendant et très rigoureux.

Aux termes de la loi, ce processus comprend l'obligation de consulter et d'accommoder les nations autochtones. Dans le cadre de ces consultations, nous devrions chercher des accommodements qui répondent à leurs préoccupations. Je pense que c'est ainsi qu'il faut procéder, au lieu d'adopter un projet de loi qui empêche la création de retombées économiques énormes au profit de tous les Canadiens, y compris les Premières Nations côtières.

Le président : Je remercie les témoins.

Après le deuxième groupe de témoins, nous consacrerons quelques minutes à nos plans de voyage. Le comité directeur s'est réuni. Je pense que nous avons réussi à nous organiser.

Il y avait deux personnes de Friends of Wild Salmon sur notre liste de témoins, mais nous n'avons pu établir la connexion. Nous en sommes désolés. Je ne sais pourquoi, mais cela ne fonctionne pas.

Par vidéoconférence, nous avons Mme Karen G. Wristen, directrice générale de la Living Oceans Society. Merci de comparaître. La parole est à vous.

Karen G. Wristen, directrice générale, Living Oceans Society : Merci, sénateur. Je suis directrice générale de la Living Oceans Society, et non de Friends of Wild Salmon. J'aimerais d'abord faire un portrait de notre organisme.

Living Oceans est une société constituée en vertu des lois de la Colombie-Britannique à Sointula, un village de pêcheurs dans la partie centrale de la côte de la Colombie-Britannique, près de l'extrémité nord de l'île de Vancouver. Notre organisme, fondé il y a 20 ans, a deux bureaux, soit à Sointula et à Vancouver Ouest.

Notre mandat est la conservation du milieu marin, mais toujours dans l'optique de le préserver pour l'usage et le bénéfice de la population. Par conséquent, notre but est de veiller à ce que les communautés côtières puissent faire entendre leur point de vue dans les décisions qui touchent l'océan, et nous essayons de faciliter leur participation dans le processus de décision.

Au fil des ans, nous avons mené des recherches, en accordant une attention particulière à l'interprétation des résultats de recherche pour le public, à l'aide de cartes et de rapports rédigés en langage clair. Nous avons tendance à collaborer directement

coastal communities to try to craft solutions that will work for everyone.

Over the years, we have worked very hard to enable citizens to participate in the decision-making process. We have been working in particular on a legislated ban for oil tanker traffic on the north and central coast for over 15 years. Our reasons for supporting the ban are pretty straightforward. Those waters are far too dangerous to permit the carriage of dangerous cargo such as this. The weather and the sea states in that area simply preclude any meaningful spill response during most of the year.

The second reason, of course, is that the marine life in the region is far too precious to risk the known long-term adverse effects of an oil spill or, indeed, the immediate day-to-day effects of ordinary operations of oil tanker traffic.

Let me speak first to the question of the unique dangers presented by these waters. Hecate Strait is classified as the world's fourth most dangerous body of water, and that's primarily because of how quickly the wind and sea state can get up in that area. In Hecate Strait and Dixon Entrance and Queen Charlotte Sound in the winter months, it's not uncommon to see sustained storm force winds of up to 100 km/h and sea states getting up to 8 and 10 metres tall. That's just the sustained states that you can see in the winter. Gusts of up to 90 knots, or 167 km/h, have been known to occur in Queen Charlotte Sound.

Because Hecate Strait is quite shallow, it's known for particularly difficult sea states. You can get steep waves occurring at short intervals, and they can be extremely high. The maximum significant wave heights that have been recorded in that area by the Department of Fisheries and Oceans vary from 9 to over 18 metres. The highest wave that has been recorded in Hecate Strait was about the height of a 10-storey building, if you can imagine that crashing down on your decks.

It's not only a bad area for shipping at the moment, it's expected to get worse. With the impact of a continually changing climate, the predictions are for increasing severity and higher waves in the region. We have already seen some evidence of this happening.

Since 1990, there have been four occasions on which the 100-year maximum wave height has been exceeded, so it would appear that the predictions regarding the increased wave height are already being seen.

Wind and wave conditions like these make navigation extremely difficult and can even damage large vessels like oil tankers. That's because the integrity of those ships depends on — particularly the double-hulled oil tankers we have these

avec les gouvernements, l'industrie et les communautés côtières pour trouver des solutions utiles à tous.

Au fil des ans, nous avons travaillé avec acharnement pour permettre à la population de participer au processus décisionnel. Plus particulièrement, nous travaillons depuis 15 ans à obtenir l'interdiction législative de la circulation des pétroliers le long de la côte nord et de la côte centrale. Les raisons pour lesquelles nous sommes favorables à cette interdiction sont simples. Ces eaux sont beaucoup trop périlleuses pour le transport de marchandises dangereuses, et les conditions météorologiques et l'état de la mer empêcheraient toute véritable intervention en cas de déversement d'hydrocarbures pendant une bonne partie de l'année.

La deuxième raison est, manifestement, que la vie marine de la région est beaucoup trop précaire pour risquer les effets néfastes connus à long terme d'un déversement d'hydrocarbures ni, d'ailleurs, les effets néfastes immédiats liés à la circulation de pétroliers.

Je vais d'abord parler des dangers uniques que présentent les eaux de la région. Le détroit d'Hécate est le quatrième plan d'eau le plus dangereux au monde, principalement en raison de la vitesse à laquelle le vent et l'état de la mer peuvent changer. Dans le détroit d'Hécate, l'entrée Dixon et le bassin de la Reine-Charlotte, il n'est pas rare en hiver d'observer des vents de tempête soufflant entre 80 et 100 kilomètres à l'heure et des vagues d'une hauteur de 8 à 10 mètres. Des rafales atteignant 90 nœuds — 167 kilomètres à l'heure — ont été observées dans le bassin de la Reine-Charlotte.

Comme ses eaux sont peu profondes, le détroit d'Hécate est bien connu pour ses conditions de navigation difficiles. Des vagues extrêmement élevées peuvent se former à intervalles rapprochés. La hauteur maximale significative des vagues enregistrée par le ministère des Pêches et des Océans varie de 9 mètres à plus de 18 mètres. La vague la plus haute enregistrée dans le détroit d'Hécate avait une hauteur équivalant à celle d'un édifice de 10 étages. Imaginez une telle vague s'abîmant sur le pont d'un navire.

Actuellement, la navigation est difficile dans la région et on s'attend à ce que cela empire. On prévoit qu'avec les changements climatiques, les tempêtes de plus en plus violentes déclencheront des vagues encore plus fortes. Nous l'avons d'ailleurs déjà constaté.

Depuis 1990, la hauteur maximale des vagues enregistrée sur une période de 100 ans a été dépassée quatre fois. Il semble donc que les prévisions concernant l'augmentation de la hauteur des vagues se concrétisent.

De telles conditions de vents et de vagues rendent la navigation extrêmement difficile et peuvent même abîmer de grands bâtiments comme les pétroliers — en particulier les pétroliers modernes à double coque —, dont l'intégrité

days — the integrity of thousands of welded joints. When a ship is repeatedly subjected to the kind of short-interval steep waves that you can get in this region, it can be extremely taxing on those joints and result in structural failure.

When conditions like those are coupled with the reduced visibility that may occur at any time of year as a result of snow and fog, the north and central coast presents an exceptionally dangerous place for shipping.

I have just been speaking about the open water areas in the north and central coast. If we were seriously considering Kitimat as an oil port again, you would have to also take into account the conditions in the confined channels leading to the Port of Kitimat. That's 150 nautical miles of largely confined-channel transit that tankers have to navigate. That's important for a couple of reasons.

One, because that distance also includes a couple of very sharp turns that a tanker would be hard-pressed to make, particularly at the low speeds that they would be operating at, when they are not particularly manoeuvrable. In fact, on that point, the results that were filed in the Northern Gateway hearing for ships transiting the Douglas Channel were preliminary only, but they showed that even in the roughly modelled conditions that were being used by the simulator, there were instances in which 100 per cent of the power of the tethered tugs on it needed to be used to prevent the ship from grounding or striking rock. That means there was absolutely no margin for error. If the modelled conditions didn't exactly mimic natural conditions, the ship would have gone aground.

The uniquely dangerous nature of these waters lends itself to a blanket moratorium on oil tanker traffic. There are certainly dangerous areas on all coasts of Canada, but there are none that really compare with the suddenness and severity of the weather that can come up here in this region or the challenges of that long confined-channel navigation. A tanker that leaves port in good weather may find itself beset by storms that develop with explosive intensity over these waters. There are few places of refuge and inhospitable rocky shorelines, so vessels that are caught in that weather are putting lives, cargo and ships at risk.

We say it's simply unwise to permit the shipping of inherently dangerous cargo in waters like these. A mariner faced with contractual obligations to deliver oil on time to the destination refinery will take risks that ought not to be taken in these waters. You are probably familiar with the old saying that there are old pilots and bold pilots, but there are no old bold pilots, and I would submit the same would be true for mariners. We don't want to encourage ships, lives and cargo to be put at risk in these waters.

structurelle dépend de l'intégrité de milliers de joints soudés. L'effet cumulé de hautes vagues à intervalles courts peut exercer une force contraignante sur ces joints et entraîner des dommages structureux.

Lorsqu'on ajoute à ces conditions la visibilité réduite qui peut survenir à tout moment de l'année en raison de la neige ou du brouillard, la côte nord et la côte centrale sont des endroits où la navigation est particulièrement périlleuse.

J'ai uniquement parlé des zones d'eau libre de la côte nord et la côte centrale. Si Kitimat était de nouveau envisagé comme lieu d'aménagement d'un terminal pétrolier, il faudrait aussi tenir compte des conditions dans le chenal extrêmement étroit qui y mène au port de Kitimat. Les pétroliers devraient naviguer dans un chenal très étroit sur une distance de 150 milles marins. C'est important, et ce, pour deux raisons.

Premièrement, il faut savoir que dans ce secteur, les manœuvres nécessaires comprennent deux virages très serrés qui peuvent dépasser les capacités d'un pétrolier, en particulier à basse vitesse, alors que ce sont des navires difficiles à manoeuvrer. À cet égard, les résultats d'essais de transits de pétroliers dans le chenal Douglas qui ont été déposés lors de l'audience sur le projet Northern Gateway n'étaient que des résultats préliminaires. Ces résultats ont montré que, même dans les conditions grossièrement modélisées utilisées par le simulateur, certaines simulations nécessitaient 100 p. 100 de la puissance de deux remorqueurs amarrés au pétrolier pour éviter une collision ou un échouement. Cela signifie qu'il n'y a absolument aucune marge d'erreur. Donc, en contexte réel, tout écart par rapport aux conditions de la modélisation signifierait que le navire s'échouerait.

Le caractère particulièrement dangereux de ces eaux commande à lui seul un moratoire général. Il y a certainement des zones dangereuses sur toutes les côtes du Canada, mais aucune ne se compare à la gravité et à la soudaineté des conditions météorologiques de cette région ni aux difficultés de la navigation dans ces chenaux étroits. Un pétrolier quittant un port par beau temps peut se retrouver au cœur de tempêtes qui se déchaînent avec une intensité explosive. Avec peu de lieux de refuge et des côtes rocheuses et inhospitalières, les navires confrontés à pareilles conditions météorologiques mettent des vies, des cargaisons et des navires en danger.

Il n'est tout simplement pas sage d'autoriser le transport de marchandises intrinsèquement dangereuses dans de telles eaux. Certains navigateurs prendront des risques qu'ils ne devraient jamais prendre en raison d'obligations contractuelles liées aux calendriers de livraison des cargaisons de pétrole aux raffineries de destination. Vous connaissez peut-être le vieil adage qui dit que les pilotes peuvent être âgés ou audacieux, mais jamais « âgés et audacieux ». Je dirais que cela vaut aussi pour les navigateurs. Nous ne voulons pas encourager une mesure qui mettrait des vies, des cargaisons et des navires en danger.

I'll turn next to the question of spill response effort in these waters. Living Oceans was an intervener in the Northern Gateway Joint Review Panel assessment. We filed evidence of a response gap analysis. That's essentially a study of the percentage of each year that oil spill response would be impossible because the operating parameters of the response equipment had been exceeded. We found sharp seasonal variation, as you might expect in this, with the winter presenting conditions that would impair or prevent spill response between 60 and 98 per cent of the time. The reason there is such a range there is because we did the analysis at each buoy that records wave heights, and they vary, obviously. During the summer months, recovery efforts would be impaired or impossible 18 to 65 per cent of the time.

That gap analysis was only looking at the sea state. If you add in factors such as temperature, wind and visibility that would also impair response efforts, it's likely that those numbers would rise and that spill response equipment could not be mobilized or operated effectively for most of the year throughout that region.

Because of that response gap, it's reasonable to expect that oil spill in this region is going to wind up stranding on beaches and fouling estuaries. It's reasonable to expect there will be impacts on wildlife in the area. But more than that, cleanup of stranded oil requires a large workforce, volumes of hot water and absorbent materials, and a place to store those and remediate the waste water and deal with absorbents that are generated. None of that is available anywhere in the region. We are simply not prepared to be able to mount a response effort in this region.

I'll turn next to the diversity of marine life that would be put at risk. The reason we say this area is exceptional is because there are cold nutrient-rich waters upwelling throughout this area, which makes it exceptionally productive for marine life. An oil spill could devastate populations of species that are resident anywhere from the ocean floor through the water column to the surface and even in the air. That's because oil has a way of mixing with the water, particularly in high sea states like this, and can wind up sinking to the ocean bottom, influencing life throughout the water column, as well as the obvious and expected effects at the ocean surface.

Even the ordinary operations of oil tankers, however, present risks to certain species, such as the whales that return to these waters every year. Whales and particularly the juveniles are prone to be struck by large vessels, resulting in wounding or death. There is at present no known way to avoid ship strikes, though many methods have been tried. For those whales for

Je passe maintenant à la capacité d'intervention en cas de déversement. En tant qu'intervenante lors de l'évaluation du projet de pipeline Northern Gateway par la Commission d'examen conjoint, Living Oceans a effectué une analyse des lacunes en matière d'intervention. C'était essentiellement une étude sur les périodes de l'année où l'état de la mer empêcherait toute intervention en cas de déversement en raison de conditions dépassant les capacités de l'équipement d'intervention. Comme on peut s'y attendre, notre analyse a révélé des écarts saisonniers marqués, la saison hivernale présentant des conditions qui nuiraient aux interventions en cas de déversement d'hydrocarbures ou l'empêcheraient dans 60 à 98 p. 100 des cas. Cet écart s'explique évidemment par les différentes hauteurs de vagues enregistrées par les bouées. Au cours des mois d'été, les mesures de récupération seraient entravées ou impossibles entre 18 et 65 p. 100 du temps.

Notre analyse des lacunes en matière d'intervention ne portait que sur l'état de la mer. Si l'on ajoute des facteurs tels que la température, le vent et la visibilité, il y a fort à parier que ces pourcentages seraient plus élevés, ce qui signifierait que le matériel d'intervention en cas de déversement ne pourrait être mobilisé ou utilisé efficacement pendant la plus grande partie de l'année dans la région.

En raison de ces lacunes en matière d'intervention, on peut s'attendre à ce que les hydrocarbures qui seraient déversés dans les eaux côtières du nord et du centre s'échouent sur les plages et polluent les estuaires. Cela aurait certainement des effets sur la faune de la région. En outre, le nettoyage des hydrocarbures échoués nécessite la mobilisation d'importants effectifs, une grande quantité d'eau chaude et de matériaux absorbants, ainsi qu'un endroit pour stocker et assainir les eaux usées et les absorbants produits par l'équipe de nettoyage. Or, on n'a accès à aucun de ces services nulle part dans la région. Nous ne sommes tout simplement pas prêts à intervenir.

Cela m'amène à parler de la menace que cela représente pour la riche diversité de la vie marine. Les eaux froides et riches en nutriments de la côte nord et la côte centrale en font une zone exceptionnellement productive pour la vie marine. Un déversement de pétrole pourrait dévaster les populations de diverses espèces, où qu'elles vivent, du fond marin et dans l'ensemble de la colonne d'eau, jusqu'à la surface de la mer et même l'air au-dessus de l'océan, parce que le pétrole finit par se mélanger à l'eau, particulièrement dans les eaux tumultueuses comme celle-ci, de sorte qu'il peut descendre jusqu'au fond marin. Donc, il nuit à la vie dans toute la colonne d'eau, ce qui s'ajoute aux effets évidents et attendus à la surface.

Même l'exploitation ordinaire des pétroliers pose des risques déjà connus pour certaines espèces, comme les baleines qui reviennent dans ces zones année après année. Les baleines, en particulier les baleineaux, sont particulièrement à risque d'être heurtées par de grands navires et de subir des blessures ou même de mourir. Il n'existe actuellement aucun moyen connu d'éviter

which we have recovery plans — for those listed as endangered or threatened under the Species at Risk Act, which would include humpbacks, blue, fin, sei and killer whales, both resident and transient — ship strikes have been identified as important factors to be managed.

The problem hasn't been quantified scientifically. The reason that hasn't been done is because it's impossible to collect the data. Ships are so large now that it's often not even known that a ship has struck a whale, and there has been no central repository to collect the data. But we know they are a problem for the species because we have discovered carcasses and even living animals that bear the marks of ship strikes, and so we know we need to manage the problem. The only way we know that we can manage the problem is to avoid putting ships in the areas where we know whales feed and rear, like the north and central coast.

Underwater noise and physical disturbance from shipping are also factors that have been identified in whale recovery plans. Humpbacks in particular are extraordinarily prone to return to the same feeding areas year after year. If they are displaced from these waters by noise or by the physical intrusion of ships, the feeding and the education of young whales suffers and over time the health of the population may be impaired.

We have the benefit of a remarkable scientific record on the consequences of a heavy oil spill at sea in the work that has been done in the wake of the *Exxon Valdez* spill. Thirty years after that spill, the beaches of Prince William Sound, Alaska, continue to harbour viscous oil deposits that are as toxic today as they were at the time of the spill.

The Chair: I do not mean to interrupt, but how long will you be? How long is your statement?

Ms. Wristen: Two more pages, senator.

The Chair: Okay. Thank you.

Ms. Wristen: As I was saying, 30 years after the *Exxon Valdez* spill, the beaches of Prince William Sound, Alaska, continue to harbour viscous oil deposits that are as toxic today as they were at the time of the spill. They are showing little, if any, signs of degradation.

The record to date gives us some really important information about what we would be putting at risk and for how long in the event that oil shipments were to be allowed through this area.

les collisions avec les navires, bien que de nombreuses méthodes aient déjà été mises à l'essai. On sait que les collisions avec les navires sont l'un des facteurs les plus importants dans les plans de reconstitution des populations d'espèces considérées comme étant en danger ou menacées en vertu de la Loi sur les espèces en péril : rorqual à bosse, rorqual bleu, rorqual commun, rorqual boréal, épaulards résidents et migrants.

Le problème n'a pas été quantifié scientifiquement, puisqu'il est impossible de collecter des données. De nos jours, les collisions entre un navire et une baleine passent souvent inaperçues en raison de la taille considérable des navires. De plus, la collecte de données n'est pas centralisée. Nous savons toutefois que les espèces sont en difficulté, car nous avons trouvé des carcasses et même des animaux vivants portant des marques de collision avec un navire. Nous savons qu'il faut régler ce problème, et la seule façon d'y arriver consiste à éviter que des navires se trouvent à proximité des aires connues d'alimentation et d'élevage des baleines, comme la côte nord et la côte centrale.

Le bruit sous-marin et les perturbations physiques causés par la navigation sont également un facteur identifié dans de nombreux plans de reconstitution des populations des baleines. Les baleines comme le rorqual à bosse sont d'une fidélité exceptionnelle et fréquentent les mêmes aires d'alimentation année après année. Lorsqu'elles sont obligées d'aller ailleurs en raison du bruit ou de la présence de navires, l'alimentation et l'éducation des baleineaux en souffrent et, avec le temps, cela peut nuire à la santé des populations de baleines.

Nous avons l'avantage d'avoir accès aux données scientifiques les plus remarquables sur les conséquences d'un déversement de pétrole lourd en mer, à la suite des travaux réalisés à la suite du déversement de l'*Exxon Valdez*. Trente ans après ce déversement, les dépôts de pétrole visqueux sont toujours apparents sur les plages du détroit de Prince William, en Alaska, et ils sont aussi toxiques aujourd'hui qu'ils l'étaient à l'époque du déversement.

Le président : Désolé de vous interrompre. Votre déclaration est-elle bien longue? En avez-vous encore pour longtemps?

Mme Wristen : Il me reste deux pages, sénateur.

Le président : Très bien. Merci.

Mme Wristen : Je disais donc que, 30 ans après l'accident de l'*Exxon Valdez*, les plages du détroit de Prince William, en Alaska, continuent de porter la trace des dépôts de pétrole visqueux, et ils sont toujours aussi toxiques aujourd'hui qu'à l'époque du déversement. Ils montrent peu ou pas de signes de dégradation naturelle.

Le bilan à ce jour nous fournit des renseignements importants sur ce que nous mettrions en péril et sur la durée des conséquences si nous autorisons le transport de pétrole dans la zone visée par le moratoire.

On the social and economic front the losses were catastrophic. They included injuries to human health, which were numerous and long-lasting, and those resulted from both the spill and the cleanup effort. There was loss of property that was damaged by oil and loss of income for the First Nations, the fishermen, the tourism operators and the myriad businesses that depend on all of those. There was also a loss of subsistence resources for both First Nations and other local communities. Those losses persist to this day.

Compensation for those losses was not provided in a timely manner or in some cases at all. That exacerbated both the human suffering and the economic losses that were attendant on that spill.

The compensation regime in Canada makes provision for some payment of personal losses, but it remains unclear to this day how quickly and by what process compensation would be available for personal economic loss and injury.

From the viewpoint of risk to species other than humans and their habitats, the *Exxon Valdez* record is very informative. We had immediate consequences, medium and long term. Immediately, there was death by asphyxiation, hypothermia and poisoning of sea and shorebirds, sea and river otters, whales, eagles, shellfish, herring and salmon. There was also destruction of large populations of near-shore microbial organisms such as plankton, which are essential to the food web. That was consequent on the cleanup efforts rather than the spill itself.

In the medium term, which I would place at one to 20 years, we saw decreased population levels of whales, otters, herring, salmon and shellfish, with a risk of extirpation of some of those species. Other populations became increasingly vulnerable, and the food web was disrupted. Toxic oil continues to affect the near-shore environment throughout this period, and this was the time in which we began to identify long-term genetic impacts on fish populations which were reducing their ability to reproduce.

In the long term, and we're now at 30 years and counting, we've seen extirpation of small populations — the loss of one whale pod and perhaps the second to go — the failure of herring or seabird populations to recover and that having consequences on the salmon population. Toxic oil continues to affect the near-shore environment and the long-term recovery of fish populations that are important for commercial exploitation remains in question.

Turning to Bill C-48 and its protections for the north coast, we welcome the provisions of the bill because it removes uncertainties that existed concerning the status of the moratorium

Sur le plan social et économique, les pertes subies ont été catastrophiques. Le déversement et les opérations de nettoyage ont entraîné de nombreux problèmes de santé à long terme chez l'humain, la perte de biens endommagés par le pétrole, et des pertes de revenus pour les Premières Nations, les pêcheurs, les exploitants de l'industrie touristique et toutes les entreprises qui en dépendent. Il y a également eu une perte de ressources de subsistance pour les Premières Nations et pour d'autres collectivités locales. Ces pertes sont encore ressenties à ce jour.

Les indemnités pour les pertes en question n'ont pas été versées en temps opportun, ou n'ont pas été versées du tout, ce qui a empiré les souffrances humaines et économiques liées à ce déversement.

Le régime actuel d'intervention en cas de déversement de pétrole au Canada prévoit l'indemnisation des pertes personnelles, mais on ne sait pas vraiment à quelle vitesse et par quel processus l'indemnisation pour pertes personnelles et blessures pourrait être offerte.

En ce qui a trait aux risques pour les espèces autres que l'humain et leur habitat, le cas d'*Exxon Valdez* est très instructif. Il y a eu des conséquences immédiates de même que des conséquences à moyen et à long terme. Sur le coup, certains oiseaux de mer et de rivage, certaines loutres de mer et de rivière, des baleines, des aigles, des mollusques, des harengs et des saumons sont morts par asphyxie, hypothermie et empoisonnement. D'importantes populations de microorganismes côtiers comme le plancton, qui sont essentiels à la chaîne alimentaire, ont été détruites par les efforts de nettoyage et non par le déversement en soi.

À moyen terme, soit au cours des 1 à 20 années suivantes, nous avons constaté une baisse de la population de baleines, de loutres, de hareng, de saumon et de mollusques, et certaines de ces espèces sont menacées de disparition. D'autres populations sont devenues plus vulnérables puisque la chaîne alimentaire a été perturbée. Les hydrocarbures toxiques ont affecté l'environnement côtier tout au long de cette période et nous avons commencé à désigner les conséquences génétiques à long terme sur les populations de poisson, dont la capacité de reproduction a diminué.

À long terme — et le déversement a eu lieu il y a plus de 30 ans maintenant —, nous avons constaté la disparition de petites populations — la disparition d'un troupeau de baleines et peut-être d'un deuxième —, l'incapacité des populations de hareng ou d'oiseaux de mer de se rétablir et les conséquences connexes sur la population de saumon. Les hydrocarbures toxiques affectent toujours l'environnement côtier. Le rétablissement à long terme des populations de poisson, qui sont importantes pour l'exploitation commerciale, demeure incertain.

En ce qui a trait au projet de loi C-48 et à la protection de la côte nord, nous accueillons favorablement les dispositions du projet de loi parce qu'elles éliminent des incertitudes qui

that has been in place since 1972. American oil tankers have, since that time, voluntarily observed routing agreements, later to be formalized as the tanker exclusion zone off our westernmost shores.

There are two respects in which we would like to see the bill strengthened. One is the ministerial discretion to exempt certain vessels from the provisions of the act. Clause 6 allows the minister to do this without public notice or consultation. The reasons to be given: if it's essential for "community or industry resupply or is otherwise in the public interest." We say this discretion is too broad, it lacks transparency and accountability, and we see no reason why resupply operations should be permitted to put at risk everything the bill itself is designed to protect.

We would recommend that the exemption be removed from the bill altogether. Failing that, a process for public notice and consultation should be inserted to ensure that there is transparency, and a more tightly defined set of criteria for the exercise of the minister's discretion should be developed. To say that an exemption could be granted if it is "otherwise in the public interest" is difficult to interpret in the context of this bill because we presume the context of it is that the public interest lies in protecting this region from the impacts of tanker traffic.

Limiting ministerial discretion to clear cases of emergency relief and providing an expiry date for any exemption order are two of the possible approaches to amending this clause. They were proposed by West Coast Environmental Law in a brief that was given to the House standing committee, and we would support those amendments.

The second concern I'd like to raise with the bill is that it covers only crude and persistent oils. From a purely scientific viewpoint, there's no justification for restricting the operation of the bill to tankers carrying only these oils. Refined oils are also toxic to marine life, and the same conditions that pertain to spill response for crude and persistent oils apply to the response for refined oils. The best-case scenario for a response to an ocean spill of refined oil is still only a recovery of about 15 per cent of the product, meaning these oils will strand on beaches, will mix with the water column, and will put at risk the marine life and the coastal communities that depend on a clean and healthy ocean.

From a practical perspective, the bill already provides an exemption for community and industry resupply by allowing vessels to carry up to 12,500 tonnes of any kind of oil to offload

demeuraient quant à la situation relative au moratoire en place depuis 1972. Au départ, les pétroliers américains respectaient certains accords relatifs aux itinéraires de façon volontaire; ces accords ont plus tard été officialisés à titre de zone d'exclusion des pétroliers, qui se situe au large des côtes de l'extrême ouest.

Nous aimerions que le projet de loi soit renforcé à deux égards : premièrement, en ce qui a trait à la discrétion du ministre d'exempter certains navires des dispositions de la loi. L'article 6 permet au ministre de le faire sans aucun avis public ni consultation de la population, et ce, si l'exemption est « essentielle au réapprovisionnement communautaire ou industriel ou est autrement dans l'intérêt public ». À notre avis, ce pouvoir discrétionnaire est trop vaste; il manque de transparence et la reddition de comptes est insuffisante. De plus, nous ne comprenons pas pourquoi des opérations de réapprovisionnement devraient être permises alors qu'elles mettraient en danger tout ce que le projet de loi est censé protéger.

Nous recommandons de retirer cette exemption du projet de loi. Autrement, nous recommandons d'intégrer un processus d'avis public et de consultation afin d'assurer la transparence, et d'établir un ensemble de critères bien définis en vue de l'exercice du pouvoir discrétionnaire du ministre. Il est difficile d'interpréter une exemption qui serait faite « dans l'intérêt du public » dans le contexte du projet de loi, parce qu'à notre avis, l'intérêt du public réside dans la protection de cette zone contre les impacts du trafic de pétroliers.

Pour modifier cette disposition, on pourrait restreindre le pouvoir discrétionnaire du ministre à des cas d'urgence et prévoir une date d'expiration pour toute ordonnance d'exemption. Ces deux mesures ont été proposées par West Coast Environmental Law dans un mémoire présenté au comité permanent de la Chambre; nous appuyons ces modifications.

Ce qui nous préoccupe également, c'est que le projet de loi ne vise que le pétrole brut et les hydrocarbures persistants. D'un point de vue strictement scientifique, rien ne justifie l'application du projet de loi aux pétroliers qui transportent ces types d'hydrocarbures uniquement. Les produits raffinés sont aussi toxiques pour la faune marine et les conditions qui s'appliquent aux interventions en cas de déversement d'hydrocarbures bruts et persistants s'appliquent également aux interventions en cas de déversement de produits raffinés. Dans le meilleur des cas lorsqu'on intervient à la suite d'un déversement de produits raffinés, on récupère uniquement environ 15 p. 100 des produits, ce qui signifie qu'ils se retrouveront sur les plages, qu'ils se mêleront à la colonne d'eau et qu'ils mettront en danger la faune marine et les collectivités côtières qui dépendent d'un océan propre et en santé.

Sur le plan pratique, le projet de loi prévoit déjà une exemption en vue du réapprovisionnement communautaire et industriel en permettant aux navires de transporter jusqu'à 12

at port facilities within the defined moratorium area. We submit that this exemption represents an attempt to strike a balance between the provision of essential fuel and the protection of the environment. While we don't believe that the volume that has been chosen here is supported by the evidence, as current resupply volumes don't exceed 3,200 tonnes, it's clear that the exemption is more than adequate to supply the needs of communities for refined product now and well into the future.

To allow tankers carrying refined product in excess of 12,500 tonnes into the moratorium area is to invite a spill that we can't clean up and that has the potential to do similar damage to marine life as a spill of crude or persistent oil.

I'd like to conclude by addressing a remark or two to something we saw in the media that was suggested to this committee the day before yesterday, which was that the moratorium act might somehow be in conflict with our duties in international law under the law of the sea convention, and that a preferable approach to legislating a ban in this area might be to ask the International Maritime Organization to create a "Particularly Sensitive Sea Area." I would submit that this is not an appropriate approach for this area. A "Particularly Sensitive Sea Area" can be established to control marine traffic, but the tools that are available are only those available to the IMO under the international treaties. Regulation of shipping lanes, restriction of dumping and creation of areas to be avoided are the main tools that are available. That is a tool for regulating oil tanker traffic through these waters. What we want here is a tool that eliminates that risk altogether, not manages it. The domestic moratorium enacted by creating restrictions on the use of domestic oil ports and marine facilities is an appropriate one that does not contravene our obligations under the law of the sea convention.

The approach that has been taken by the moratorium act preserves the right of innocent free passage to all vessels using the area. I would submit that it is completely in keeping with our responsibilities under the law of the sea charter. If any international designation might be appropriate for these waters, it would be an "Area Avoided." That could certainly be applied for. That would require domestic legislation to assist in the implementation. We might as well go ahead and exercise our sovereign jurisdiction over internal waters to pass a moratorium that will protect those waters while we wait the five to seven years that it will take to create an "Area Avoided" through the International Maritime Organization.

Those are my comments. Thank you for your indulgence.

500 tonnes d'hydrocarbures de toutes sortes en vue d'un déchargement dans les installations portuaires situées à l'intérieur de la zone visée par le moratoire. Nous croyons que cette exemption vise à atteindre un équilibre entre l'approvisionnement en hydrocarbures et la protection de l'environnement. Bien qu'à notre avis, le volume choisi ne soit pas appuyé par des données probantes puisque les volumes de réapprovisionnement actuels ne dépassent pas les 3 200 tonnes, il est évident que cette exemption est plus que suffisante pour répondre aux besoins actuels et futurs des collectivités en matière de produits raffinés.

En permettant aux pétroliers qui transportent plus de 12 500 tonnes de produits raffinés de passer par la zone visée par le moratoire, on risque un déversement qu'on ne pourra pas nettoyer et qui pourrait endommager la faune marine au même titre que le déversement d'hydrocarbures bruts ou persistants.

Pour conclure, j'aimerais parler d'une question qui a été abordée dans les médias et devant le comité avant-hier : selon certains, la loi sur le moratoire entrerait en conflit avec nos obligations en vertu de la Convention sur le droit de la mer, et la meilleure approche pour légiférer une interdiction dans cette zone consisterait peut-être à demander à l'Organisation maritime internationale de créer une « zone maritime particulièrement vulnérable ». À notre avis, ce n'est pas une approche appropriée dans cette zone. On peut établir une zone maritime particulièrement vulnérable pour contrôler le trafic maritime, mais les outils applicables sont seulement ceux dont dispose l'OMI en vertu des traités internationaux. La réglementation relative aux couloirs de navigation, les restrictions antidumping et la création de zones à éviter sont les principaux outils disponibles. Ce sont des outils qui visent la réglementation du trafic de pétroliers qui naviguent dans ces eaux. Ce que nous voulons, c'est un outil qui élimine complètement ce risque, et non un outil de gestion du risque. Le moratoire national visant à restreindre le recours aux ports pétroliers et installations maritimes du pays représente une mesure appropriée qui ne contrevient pas à nos obligations en vertu de la Convention sur le droit de la mer.

L'approche adoptée en vertu de la loi sur le moratoire préserve le droit de libre passage à tous les navires de la zone. À notre avis, elle respecte pleinement nos responsabilités en vertu de la charte du droit de la mer. Il faudrait utiliser la désignation internationale « zone à éviter » pour ces eaux. Elle serait tout à fait appropriée. Il faudrait adopter une loi internationale en vue de mettre en œuvre une telle désignation. Nous devrions exercer notre compétence souveraine sur les eaux du Canada et imposer un moratoire pour les protéger alors que nous devons attendre cinq à sept ans avant la création d'une zone à éviter par l'entremise de l'Organisation maritime internationale.

Voilà pour mes commentaires. Je vous remercie de votre indulgence.

The Chair: Thank you.

Senator MacDonald: Thank you, Ms. Wristen, for your testimony. I guess the first thing I want to ask you is, what's your background? Are you a marine biologist or an engineer? What brings you to this topic?

Ms. Wristen: Law, actually.

Senator MacDonald: You're a lawyer?

Ms. Wristen: Yes, was a lawyer. Not a practising lawyer.

Senator MacDonald: All right.

Of course we have three major coastlines in this country, but most of the oil is handled on the East Coast and everything you bring up is replicated on the East Coast of Canada. You talk about shallow waters. The Grand Banks are shallow waters and also the greatest fishing grounds in the entire world. Not only do we ship half a million barrels of oil out of there every day but extract half a million barrels every day. If we were to take your advice on this, we would shut down either the fishing or oil industry on the Grand Banks, and I don't think any Newfoundlanders or people from the East Coast would agree with that.

You talked about weather — snow, fog, freezing rain, heavy surf, huge waves. I can assure you, there's no shortage of that in the North Atlantic. It's some of the roughest water in the world.

You talked about whales feeding. The rarest whale in the world, the right whale, is in the Bay of Fundy; they give birth there. The northern humpback feeds there four months of the year. Yet, the Irving refinery is there and handles 200,000 or 300,000 barrels a day of both unprocessed and refined fuel.

Regarding diversity of marine life, I'm not suggesting it's not diverse out there. The most diverse marine micro-ecosystem is in the Bay of Fundy. Any scientist will tell you about that.

I understand the concern about ship strikes, but there doesn't have to be an oil tanker to hit a marine mammal in the water. The overwhelming majority of ships on the West Coast are not oil tankers. They are container ships and ships of other natures. They make noise. The chances of an oil tanker, on a percentage basis, striking a marine animal on the West Coast are much less than a container ship or any other ship.

You talked about response capability. We have three organizations on the East Coast that will tell you how to respond. We spoke to the Western Canadian Marine Response

Le président : Merci.

Le sénateur MacDonald : Merci, madame Wristen, de votre témoignage. Ma première question est la suivante : quelle est votre formation? Êtes-vous biologiste de la vie marine ou ingénieure? Qu'est-ce qui vous amène à ce sujet?

Mme Wristen : J'ai une formation en droit, en fait.

Le sénateur MacDonald : Vous êtes avocate?

Mme Wristen : Oui, je l'étais. Je ne pratique pas.

Le sénateur MacDonald : D'accord.

Bien sûr, nous avons trois grandes côtes au pays, mais la majorité du pétrole transite par la côte Est et tout ce que vous avez soulevé s'y passe aussi. Vous avez parlé des eaux peu profondes. Les Grands Bancs sont des eaux peu profondes et aussi les plus grandes zones de pêche au monde. Non seulement expédions-nous un demi-million de barils de pétrole à partir de cette région tous les jours, mais nous y extrayons un demi-million de barils chaque jour. Si nous écoutions vos conseils, nous éliminerions l'industrie des pêches et l'industrie du pétrole des Grands Bancs, et je ne crois pas que les habitants de Terre-Neuve ou de la côte Est seraient d'accord avec cela.

Vous avez parlé des conditions météorologiques : de la neige, du brouillard, de la pluie verglaçante, des vagues déferlantes. Je peux vous assurer que nous ne manquons pas de tout cela dans l'Atlantique Nord. Nos eaux sont parmi les plus tumultueuses du monde.

Vous avez parlé de l'alimentation des baleines. La baleine noire — la plus rare au monde — se trouve dans la baie de Fundy : c'est là qu'elle donne naissance à ses petits. Le rorqual à bosse du nord s'y nourrit quatre mois par année. Or, la raffinerie Irving s'y trouve et manipule entre 200 000 et 300 000 barils de carburant non traité et raffiné par jour.

Je ne crois pas que la diversité de la faune marine soit un problème dans cette région. Le microécosystème marin le plus diversifié se trouve dans la baie de Fundy. Tous les scientifiques vous le diront.

Je comprends les préoccupations relatives aux collisions avec les navires, mais les pétroliers ne sont pas les seuls à pouvoir frapper les mammifères marins dans l'eau. La grande majorité des navires de la côte Ouest ne sont pas des pétroliers. Ce sont des porte-conteneurs et d'autres types de navires. Ils sont bruyants. Sur la côte Ouest, les pétroliers sont beaucoup moins susceptibles de frapper un mammifère marin que les porte-conteneurs et autres navires.

Vous avez parlé de la capacité d'intervention. Sur la côte Est, trois organisations pourraient vous expliquer de quelle façon elles interviennent en cas de déversement. Nous avons parlé à

Corporation, and they don't agree with your assessment in terms of response. They say they have the capability to respond.

I appreciate that you have an agenda on this, but when I take what you're saying and apply it to the East Coast of Canada, all the things you're concerned about we handle on the East Coast with great aplomb, quite frankly.

The most endangered salmon population in this country is the Atlantic salmon. It's the Atlantic salmon that's under great pressure. Yet, I think most people would tell you that the problems with the Atlantic salmon are not related to shipping.

So there's nothing here that doesn't apply to the East Coast of Canada and there's nothing here that people who make decisions on the East Coast of Canada would convince them to do otherwise. I'm wondering why I should disagree with everybody on the East Coast and agree with you.

Ms. Wristen: Senator, I offer no advice whatsoever to the East Coast of Canada, and I do not think it makes any sense at all that we degrade the north and central coast of the Pacific because other areas of Canada are already degraded. The East Coast of Canada has been suffering from human intervention for well over a thousand years. It has a social and economic structure around its marine industries that is different from that of the West Coast. Part of the decision making around deciding what resources you want to protect and what resources you want to compromise for the benefit of an economy is the social and economic structure of the area.

The people of Canada's north and central coast have spoken very clearly in favour of their existing fishing and tourism operations which provide them with a nice economy. They have voted overwhelmingly against oil tanker traffic on their coast repeatedly in their communities and in response to the various surveys that have been done on this coast on the development of oil and gas resources. It's just not wanted here.

I don't offer any advice at all to the East Coast, but I will point out that your whales are in danger and your whales are being struck by ships.

Senator MacDonald: I'm quite familiar with them because I'm from the East Coast of Canada.

The Chair: Sorry, Senator MacDonald. I've got to try and finish this off. Make it real short.

Senator MacDonald: I'll pass. You can take the next question.

Senator Miville-Dechêne: Thank you for being here. We just had a witness right before you who was from the

la Western Canadian Marine Response Corporation et elle n'est pas d'accord avec votre évaluation en matière d'intervention. Selon ses représentants, l'organisation est capable d'intervenir en cas de déversement.

Je comprends que vous avez une cause à défendre, mais toutes les préoccupations auxquelles vous faites référence sont gérées de manière très efficace sur la côte Est, bien honnêtement.

Le saumon de l'Atlantique est la population de saumon la plus menacée au pays. Cette population subit d'énormes pressions. Or, je crois que la plupart des gens vous diront que le transport maritime n'est pas en cause.

Donc, tout ce que vous dites peut s'appliquer à la côte Est du Canada et rien de ce que vous dites ne pourrait convaincre les décideurs de la côte Est de faire les choses autrement. Je me demande pourquoi je devrais être en désaccord avec tout le monde sur la côte Est et être d'accord avec vous.

Mme Wristen : Monsieur le sénateur, mes conseils ne s'appliquent aucunement à la côte Est du Canada et je ne crois pas qu'il soit logique d'abandonner la côte nord et la côte centrale du Pacifique simplement parce que d'autres zones du Canada sont déjà détruites. La côte Est du Canada souffre de l'intervention humaine depuis plus de 1 000 ans. La structure socioéconomique des industries maritimes est différente de celle de la côte Ouest. Les décisions relatives aux ressources à protéger et aux ressources à compromettre pour le bien de l'économie se fondent en partie sur la structure socioéconomique de la région.

La population de la côte Nord et de la côte centrale du Canada s'est prononcée très clairement en faveur des activités de pêche et de tourisme actuelles, qui sont bonnes pour l'économie. Une écrasante majorité de la population a voté contre le trafic de pétroliers sur la côte à de nombreuses reprises et en réponse aux divers sondages réalisés sur l'exploitation des ressources pétrolières et gazières. Elle n'en veut tout simplement pas.

Mes conseils ne visent aucunement la côte Est, mais je souligne que vos baleines sont en danger et qu'elles se font frapper par des navires.

Le sénateur MacDonald : Je connais bien la situation parce que je viens de la côte Est du Canada.

Le président : Je suis désolé, sénateur MacDonald. Il nous faut conclure. Très rapidement, s'il vous plaît.

Le sénateur MacDonald : Je vais passer mon tour. Vous pouvez passer à la prochaine question.

La sénatrice Miville-Dechêne : Nous vous remercions de votre présence. Nous avons reçu tout juste avant vous

Western Canada Marine Response Corporation, and he was adamant about the fact that the weather was exactly the same on the whole West Coast of Canada, that it was not more difficult to clean up an oil spill in the north than in the south. So obviously we have here contradictory testimony. As senators, we want to be enlightened.

Can you be more specific about the scientific studies or the evidence that permits you to say that the weather is worse up north, that the spills are more difficult to clean up?

Ms. Wristen: I can, but probably not in the time allotted to us here. Why don't I follow up by providing you with links to the evidence that we filed in the Northern Gateway hearing? I'm most distressed to hear that Western Canada Marine Response Corporation doesn't know that the sea state in Hecate Strait is worse than they would find in the Strait of Georgia.

Senator Miville-Dechêne: How would you explain that?

Ms. Wristen: I wouldn't attempt to explain that. I don't know who your witness was and I didn't hear the evidence.

Senator Miville-Dechêne: Thank you very much.

The Chair: Just for your information, it was Mr. Michael Lowry, who's the manager of the Western Canada Marine Response Corporation. That was who the witness was. So when you're sending in your paper, he was the person who testified before you.

Senator Simons: I want to thank you very much for your testimony. I have to say, of all the witnesses we've had so far, you're the first one who's done a robust job of defending the moratorium legislation. Even the people from Transport Canada did not make nearly as solid a case as you did.

I do have some questions. Is there not a concern that if all of the oil gets shipped out through Burnaby and the Port of Vancouver that we create more of an environmental risk there because we concentrate all the exports from that one spot?

Ms. Wristen: I don't think there's a question of concentrating all the exports. It's not as if both oil ports could conceivably be built and operated with the volume of oil that's coming out of the tar sands in the foreseeable future. Investment there has been declining, if anything, development of new fields stopping.

un représentant de la Western Canada Marine Response Corporation et il était catégorique : selon lui, les conditions météorologiques sont exactement les mêmes sur toute la côte Ouest du Canada; il n'est pas plus difficile de nettoyer un déversement de pétrole au nord qu'au sud. Donc, nous sommes faces à des témoignages contradictoires. Les sénateurs veulent avoir l'heure juste.

Pouvez-vous nous parler plus en détail des études scientifiques ou des données probantes qui vous permettent de dire que les conditions météorologiques sont plus difficiles au nord, que les déversements sont plus difficiles à nettoyer?

Mme Wristen : Je pourrais le faire, mais je n'ai probablement pas le temps aujourd'hui. Est-ce que je pourrais vous transmettre les liens vers les données probantes que nous avons fournies dans le cadre de l'audience sur Northern Gateway? Je suis troublée d'apprendre que la Western Canada Marine Response Corporation ne sait pas que l'état de la mer dans le détroit d'Hécate est pire que celui du détroit de Géorgie.

La sénatrice Miville-Dechêne : Comment expliquez-vous cela?

Mme Wristen : Je ne vais pas tenter de l'expliquer. Je ne sais pas qui était votre témoin et je n'ai pas entendu son témoignage.

La sénatrice Miville-Dechêne : Merci beaucoup.

Le président : À titre informatif, il s'agissait de M. Michael Lowry, qui est gestionnaire de la Western Canada Marine Response Corporation. C'est lui qui a témoigné avant vous. Vous pourrez en tenir compte lorsque vous nous transmettez vos documents.

La sénatrice Simons : Je vous remercie pour votre témoignage. Je dois avouer que, de tous les témoins que nous avons entendus, vous êtes la première à défendre avec ardeur la loi sur le moratoire. Même les représentants de Transports Canada n'ont pas présenté un dossier aussi solide que le vôtre.

J'aimerais vous poser quelques questions. Est-ce qu'on ne risque pas, si tout le pétrole est expédié à partir de Burnaby et du port de Vancouver, de créer un risque environnemental accru dans cette région, puisque toutes les exportations seront faites à partir du même endroit?

Mme Wristen : Je ne crois pas qu'il soit question de concentrer toutes les exportations. Nous ne pouvons pas nous attendre à ce que les deux ports pétroliers puissent vraisemblablement être construits et exploités avec le volume de pétrole provenant des sables bitumineux dans un proche avenir.

You've heard evidence — I've read the transcripts, and I know you've heard evidence — that companies are pulling out of the tar sands.

Senator Simons: I'm from Alberta. When you say "tar sands," it's a term that has a particular meaning in Alberta.

I understand that right now there is no permanent infrastructure in place to clean up spills because there's already a voluntary exclusion zone. So we haven't had a motivation or a reason or a necessity to staff up, as it were. But presumably, if we were to establish, say, a corridor in between exclusion zones, we would be able to prepare and provide the kind of infrastructure that you referenced, if we knew that we were going to have a dedicated shipping lane there.

Is there no way that you see possible to have a compromise where you could have a particular shipping lane that would be safeguarded and prepared for a potential spill? Is it really necessary to sterilize development of this nature up and down that whole coast?

Ms. Wristen: The first point I'd like to make is that this is not sterilizing development. There is no development on this coast being affected by the moratorium —

Senator Simons: Let us put it this way: It's not just an oil tanker moratorium; it's an oil pipeline moratorium for that whole area.

Ms. Wristen: It may well operate that way in the future. I concede that point.

The question of establishing an area through which the ships could pass and trying to put response mechanisms in place is the reason I was referring to the response gap analysis. No, in a word, it is not possible. Regardless what the gentleman from Western Canada Marine Response Corporation may have indicated, the fact is that all of the response equipment that he owns at the moment, and all of it that is on order, has certain operating parameters. Those parameters are exceeded by the weather and sea states for up to 98 per cent of the time in the wintertime and as much as 60 per cent of the time in summertime.

That's why I say, no, you can't respond effectively to a spill. Even if you could, where could you mobilize hundreds of workers per day to clean beaches? Where could you effectively deal with the wastewater and waste product that would be created by that? None of this is in place. For most regions of the north and central coast, it would be extremely difficult to create

Les investissements sont en déclin, et nous pouvons même dire que l'exploitation de nouveaux gisements de pétrole est au point mort. Vous avez entendu les faits. J'ai lu les témoignages, et je sais que vous avez entendu les témoins. Vous avez entendu que des sociétés abandonnent l'exploitation des sables bitumineux.

La sénatrice Simons : Je suis de l'Alberta. Lorsque vous utilisez l'expression « sables bitumineux », c'est une expression qui a une signification particulière en Alberta.

Je crois comprendre qu'il n'y a actuellement aucune infrastructure permanente en place pour nettoyer les déversements, parce qu'il y a déjà une zone d'exclusion volontaire. Il n'y avait donc pas de motivation ou de raison d'embaucher le personnel nécessaire, pour ainsi dire. Ce n'était pas nécessaire. Cependant, si nous mettions en place un corridor entre des zones d'exclusion, je présume que nous serions en mesure de fournir l'infrastructure à laquelle vous avez fait référence, dans le cas où nous saurions qu'il y aurait à cet endroit une route maritime consacrée à cette fin.

Entrevoyez-vous la possibilité de trouver un compromis qui permettrait d'avoir une route maritime précise pour laquelle nous aurions des mesures de protection et de préparation en cas de déversement? Est-ce vraiment nécessaire de stériliser le développement de cette nature le long de cette côte?

Mme Wristen : Premièrement, j'aimerais faire valoir que cela ne vise pas à stériliser le développement. Le moratoire ne touche aucunement le développement sur cette côte...

La sénatrice Simons : Je dirai simplement que ce n'est pas seulement un moratoire sur les pétroliers; c'est un moratoire sur les oléoducs pour l'ensemble de ce territoire.

Mme Wristen : Ce moratoire pourrait bien avoir un tel effet dans l'avenir. Je vous le concède.

L'idée d'établir un corridor où pourraient circuler des navires et d'essayer d'adopter des mécanismes d'intervention, c'est la raison pour laquelle j'ai fait allusion à l'analyse des lacunes en matière d'intervention. En un mot, non. Ce n'est pas possible. Indépendamment de ce que peut avoir dit le représentant de la Western Canada Marine Response Corporation, il n'en demeure pas moins que l'équipement d'intervention qu'il possède actuellement ou qui est commandé a certains paramètres de fonctionnement. Les conditions météorologiques et les états de la mer excèdent ces paramètres jusqu'à 98 p. 100 du temps en hiver et jusqu'à 60 p. 100 du temps en été.

Voilà pourquoi j'ai dit que ce n'est pas possible d'intervenir efficacement en cas de déversement. Même si c'était possible, où pourriez-vous mobiliser des centaines de travailleurs par jour pour nettoyer des plages? Où pourriez-vous concrètement traiter les eaux usées et les déchets qui en découleraient? Il n'y a rien de tel en place. Pour la majorité des régions du nord et du centre

it. You only have a couple of major centres you could work from to set up these resources.

Senator Simons: Thank you very much.

Senator Galvez: Thank you very much for your testimony. You said Hecate Strait is classified as the world's fourth most dangerous body of water. It's classified by whom? What are the criteria used? Which is the body that does this classification? If it's so, why are some people trying to propose to have a port there and have cargo traffic there if it's so dangerous?

Ms. Wristen: The quotation that I've given you in my notes is from Environment Canada. I believe that they were citing an IMO publication. I tried to find that for you so that I could give you the precise original citation for it, but I could not. We'll have to go with Environment Canada so classified it.

As to why people want to set up shipping through that, I think some people believe that you can do anything with technology. I believe that Mother Nature bats last.

The Chair: Do you think oil is a resource and that the people of Canada have a right to exploit that resource?

Ms. Wristen: Yes, I do.

The Chair: How do you think are we going to get the oil to market from Alberta and Saskatchewan?

Ms. Wristen: Probably through the Trans Mountain pipeline.

The Chair: Which isn't built yet, but you mean to say that will be the only pipeline?

Ms. Wristen: I would rather be a historian than a prophet in that regard, Mr. Chair. I think the oil industry will take care of its needs for getting oil to market by a combination of rail and pipeline for the foreseeable future.

The Chair: How many people work at your organizations, and how many of them are scientists?

Ms. Wristen: Six people work at my organization, and two of them have science degrees.

The Chair: Two scientists, six people. Where do you get your money?

Ms. Wristen: From people just like you.

de la côte, ce serait extrêmement difficile à créer. Vous n'avez qu'une poignée de grands centres où vous pourriez installer ces ressources.

La sénatrice Simons : Merci beaucoup.

La sénatrice Galvez : Merci beaucoup de votre témoignage. Vous avez dit que le détroit d'Hécate est considéré comme la quatrième étendue d'eau la plus dangereuse au monde. Qui a établi ce classement? Quels critères ont été utilisés? Quel est l'organisme qui s'occupe de cette classification? Le cas échéant, pourquoi certains essaient-ils de proposer d'établir un port et d'avoir du trafic de marchandises à cet endroit si c'est très dangereux?

Mme Wristen : La citation qui se trouve dans mes notes provient d'Environnement Canada. Je crois que le ministère citait une publication de l'OMI. J'ai essayé de vous trouver l'information pour vous donner la citation d'origine exacte, mais je ne l'ai pas trouvée. Nous devons donc dire que c'est Environnement Canada qui a ainsi qualifié ce détroit.

Je crois que certains s'imaginent que nous pouvons arriver à tout faire grâce à la technologie, et c'est la raison pour laquelle des gens souhaitent faire passer une route maritime par ce détroit. Je suis d'avis que c'est dame Nature qui a le dernier mot.

Le président : Croyez-vous que le pétrole est une ressource et que les Canadiens ont le droit de l'exploiter?

Mme Wristen : Oui.

Le président : Comment pensez-vous que nous serons en mesure d'acheminer le pétrole de l'Alberta et de la Saskatchewan vers les marchés?

Mme Wristen : Probablement par l'entremise de l'oléoduc Trans Mountain.

Le président : Cet oléoduc n'est pas encore construit, mais vous voulez dire que ce sera le seul oléoduc. Est-ce exact?

Mme Wristen : Monsieur le président, je préférerais être une historienne plutôt qu'une prophétesse à ce chapitre. Je crois que l'industrie pétrolière trouvera les moyens d'acheminer son pétrole vers les marchés en ayant recours au transport ferroviaire et au transport par pipeline pour les années à venir.

Le président : Combien de personnes travaillent au sein de votre organisation? Combien d'entre eux sont des scientifiques?

Mme Wristen : Il y a six personnes qui travaillent au sein de mon organisation, et deux d'entre eux ont des diplômes en sciences.

Le président : Deux scientifiques et six personnes. D'où votre financement provient-il?

Mme Wristen : De gens comme vous.

- The Chair:** Do you get any funds from outside the country?
- Ms. Wristen:** Not this year, but we have in the past.
- The Chair:** In the past you have?
- Ms. Wristen:** Yes. It's a matter of public record that we have funding from American and Canadian foundations, as well as from members of the public.
- The Chair:** What kind of American foundations?
- Ms. Wristen:** I'm not aware there are different kinds.
- The Chair:** What are the names of the American foundations?
- Ms. Wristen:** Those are all a matter of public record, senator. They include the —
- The Chair:** I don't remember them?
- Ms. Wristen:** Oh, yes, I do.
- The Chair:** Why don't you tell us?
- Ms. Wristen:** I will, if you like.
- The Chair:** Yes, I would.
- Ms. Wristen:** Tides U.S., the Gordon and Betty Moore Foundation and the Oak Foundation are the ones that occur to me that have funded work to do with risks from oil transport in the marine environment.
- The Chair:** You say you didn't get any money this year. Did you get any money last year, 2018?
- Ms. Wristen:** Yes, I did.
- The Chair:** So you did get money last year. Do you expect to get any this year?
- Ms. Wristen:** Not from an American source, no.
- Senator Jaffer:** Yesterday, we heard from the Canadian Association of Petroleum Producers about the safety of double-hulled tankers. They said the safety of double-hulled tankers is light years ahead of where we were a few years ago.
- Le président :** Recevez-vous du financement provenant de l'étranger?
- Mme Wristen :** Pas cette année, mais nous en avons reçu par le passé.
- Le président :** Dites-vous que vous en avez reçu par le passé?
- Mme Wristen :** Oui. C'est du domaine public que notre financement provient de fondations américaines et canadiennes et de simples citoyens.
- Le président :** Quel type de fondations américaines?
- Mme Wristen :** Je n'étais pas au courant qu'il y avait des types différents.
- Le président :** Quels sont les noms des fondations américaines?
- Mme Wristen :** Ces renseignements sont du domaine public, monsieur le sénateur. Il y a...
- Le président :** Vous souvenez-vous des noms?
- Mme Wristen :** Oh, bien sûr que oui.
- Le président :** Je vous invite à nous les donner.
- Mme Wristen :** Je peux le faire, si c'est ce que vous souhaitez.
- Le président :** Oui. C'est ce que je souhaite.
- Mme Wristen :** Tides U.S., la Gordon and Betty Moore Foundation et la fondation Oak sont les organisations dont je me souviens qui ont financé des travaux ayant trait aux risques du transport de pétrole dans le milieu marin.
- Le président :** Vous avez dit ne pas avoir reçu de financement cette année. En avez-vous reçu l'année dernière pour 2018?
- Mme Wristen :** Oui.
- Le président :** Vous avez donc reçu de l'argent l'année dernière. Vous attendez-vous à en recevoir cette année?
- Mme Wristen :** Pas d'une source américaine. Non.
- La sénatrice Jaffer :** Hier, nous avons entendu un représentant de l'Association canadienne des producteurs pétroliers nous parler de la sécurité des pétroliers à double coque. Il a affirmé que la sécurité des pétroliers à double coque est des années-lumière en avance par rapport à ce qu'il en était il y a quelques années.

I understand you released a report on double-hulled tankers and the safety concerns that make them unsuitable for oil-spill prevention. What is your opinion of the safety of double-hulled tankers?

Ms. Wristen: Double-hulled tankers are effective at reducing the volume of an oil spill, but they are no protection at all against the occurrence of an oil spill. In fact, there are some structural and inspection issues with them that may even increase the risk of a spill. In particular, they're built with thinner steel than was the case with the single-hulled tanker, so that a lower-speed impact can breach both hulls.

I referred earlier to the thousands of welded joints. Many of those joints are in areas that can't easily be inspected. When the ship is repeatedly subjected to passages in rough seas, particularly with steep waves at short intervals, the ship is subject to a number of stresses in various directions and it can break those welds.

There is also an issue with respect to the corrosion coating on them that's particularly germane if we are thinking about the transport of bituminous fuels that tend to be quite acidic and promote corrosion. If the inspections aren't done regularly, the corrosive fuel in the tanks can result in the metal being eaten away, leading to a greater propensity for stress failures.

Senator Jaffer: What was the response time when the *Nathan E. Stewart* grounding happened in your region?

Ms. Wristen: To be honest, I don't recall the exact time. I remember it was considered by the local Heiltsuk people to be far too long. But, you've got me there; I can't tell you how many hours it was.

Senator Jaffer: It was a long time; is that correct?

Ms. Wristen: It was more than one day and possibly more than two days.

Senator Jaffer: Could you please provide us the time, if you have it, and send it to the clerk so we can have a look at that?

Ms. Wristen: I will.

The Chair: Thank you very much, Ms. Wristen.

With that, we're going to consider a couple of motions regarding travel. I don't think we need to suspend. We'll just go ahead and do it.

Je sais que vous avez publié un rapport sur les pétroliers à double coque et les préoccupations liées à la sécurité qui les rend inadaptés à la prévention des déversements de pétrole. Que pensez-vous de la sécurité des pétroliers à double coque?

Mme Wristen : Les pétroliers à double coque réussissent efficacement à réduire le volume d'un déversement de pétrole, mais ils n'empêchent aucunement un déversement de pétrole de se produire. Dans les faits, il y a certains enjeux liés à la structure et à l'inspection de ces pétroliers qui peuvent même accroître le risque d'un déversement. Ces pétroliers sont notamment construits à partir d'acier plus mince que les pétroliers à coque simple. Bref, une collision à basse vitesse peut être suffisante pour percer les deux coques.

J'ai mentionné plus tôt les milliers de joints soudés. Bon nombre de ces joints se trouvent à des endroits difficiles à inspecter. Lorsqu'un navire circule de manière répétée dans une mer agitée, en particulier lorsqu'il y a des vagues à front raide à de courts intervalles, le navire subit de la tension de toutes les directions, et cela peut faire céder ces soudures.

Il y a aussi un enjeu concernant l'enduit anticorrosion de ces pétroliers, et c'est particulièrement pertinent si nous parlons du transport d'hydrocarbures provenant de sables bitumineux qui ont tendance à être très acides et à favoriser la corrosion. Si les inspections ne sont pas faites de manière régulière, le carburant corrosif stocké dans les réservoirs peut venir gruger le métal, et cela entraîne un plus grand risque de bris causés par la tension.

La sénatrice Jaffer : Combien a-t-il fallu de temps pour intervenir lorsque le *Nathan E. Stewart* s'est échoué dans votre région?

Mme Wristen : Pour être honnête, je n'ai pas la réponse exacte. Je me rappelle que la bande des Heiltsuks a considéré que cela a pris beaucoup trop de temps. Toutefois, je n'ai pas de réponse. Je ne peux pas vous dire le nombre d'heures.

La sénatrice Jaffer : Cela a pris beaucoup de temps. Est-ce exact?

Mme Wristen : Cela a pris plus d'une journée et possiblement plus de deux jours.

La sénatrice Jaffer : Pourriez-vous nous trouver cette information, si vous l'avez, et l'envoyer à la greffière pour que nous ayons l'information?

Mme Wristen : Je le ferai.

Le président : Merci beaucoup, madame Wristen.

Sur ce, nous allons examiner des motions concernant nos déplacements. Je ne crois pas que nous avons besoin de suspendre nos travaux. Nous poursuivrons tout simplement nos travaux et nous le ferons ainsi.

We had quite a discussion on travel at the last meeting, as you may remember. We had a steering meeting today and had unanimous agreement on travel.

I'm asking you adopt the motion. Option 1 is Prince Rupert and Terrace, British Columbia, which all members of steering agreed should be places we travel to. Option 2 is Prince Rupert and Fort St. John, British Columbia, which we did not agree with.

We would like the committee to agree with the decision of steering and the proposed travel budget. You have a copy of the first option. I think the subtotal was \$109,000. The total was \$136,640.

If you approve the motion, we're going to prepare the budget. We won't be able to actually go to the Internal Economy Committee until the one week we're back in March. What we're going to try to do is go to the subcommittee, get the budget approved, and then we'll go to Internal. I'll have to ask leave to proceed that afternoon so that we can actually begin the travel plans, because the clerk can't begin travel plans until we pass the budget.

The weeks that we chose were the last two weeks in April, which are non-sitting weeks. The problem is that two committees will be travelling, this one and the Energy Committee. We're going to let the clerks sort that out. They know that there are doubles on each one of those committees, Senator Galvez, to make sure we're not running into each other.

Which weeks are you looking at?

Senator Galvez: The second sitting week of April.

The Chair: Yes.

Senator Galvez: And before the last week break in April.

The Chair: So the last week in April, right?

Joëlle Nadeau, Clerk of the Committee: The last break week in April, so April 22.

Senator Galvez: April 18, and then there is a break and then another break. That's the second break we're going.

The Chair: You're going on April 22? There are two weeks in a row there.

Comme vous vous en souvenez peut-être, nous avons eu une longue discussion sur nos déplacements lors de la dernière réunion. Le comité directeur s'est réuni aujourd'hui, et il a pris une décision unanime au sujet des déplacements.

Je vous demande d'adopter la motion. L'option 1 est Prince Rupert et Terrace, en Colombie-Britannique. Tous les membres du comité directeur ont convenu que nous devrions nous rendre à ces endroits. L'option 2 est Prince Rupert et Fort St. John, en Colombie-Britannique, et nous n'étions pas d'accord avec cette option.

Nous aimerions demander au comité d'approuver la décision du comité directeur et le budget de déplacement proposé. Vous avez une copie de la première option. Je crois que le sous-total s'élevait à 109 000 \$ et que le total était de 136 640 \$.

Si vous adoptez la motion, nous préparerons le budget. Nous ne serons en fait pas en mesure de le présenter au Comité de la régie interne avant la semaine où nous sommes de retour en mars. Voici ce que nous essaierons de faire. Nous ferons approuver le budget par le sous-comité, puis nous le présenterons au Comité de la régie interne. Je vous demande votre autorisation pour aller de l'avant cet après-midi pour en fait commencer les préparatifs, parce que la greffière ne peut pas commencer le travail avant que le comité adopte le budget.

Les semaines que nous avons choisies sont les deux dernières d'avril, et ce ne sont pas des semaines de séance. Le problème, c'est qu'il y aura deux comités en déplacement : le nôtre et le Comité de l'énergie. Nous allons laisser les greffiers démêler le tout. Ils sont au courant qu'il y a des gens qui siègent aux deux comités, sénatrice Galvez, et les greffiers s'assureront d'éviter les conflits d'horaires.

Quand envisagez-vous de le faire, de votre côté?

La sénatrice Galvez : La deuxième semaine de séance d'avril.

Le président : Oui.

La sénatrice Galvez : Et avant la dernière semaine de relâche en avril.

Le président : Donc, la dernière semaine d'avril, n'est-ce pas?

Joëlle Nadeau, greffière du comité : La dernière semaine de relâche d'avril. Donc, la semaine du 22 avril.

La sénatrice Galvez : La semaine du 18 avril. Ensuite, il y a une semaine de pause, puis une autre. C'est lors de la deuxième semaine de pause que nous serons en déplacement.

Le président : Vous partez le 22 avril? Il y a deux semaines de suite, ici.

Senator Galvez: There are two weeks that we sit and two weeks that we don't.

The Chair: Yes.

Senator Galvez: The second week that we sit.

The Chair: That doesn't matter to us.

Senator Galvez: And the second week we don't sit.

The Chair: April 15.

Senator Simons: I wish to remind the chair that he has yet to get permission from the Senate for us to travel.

You moved the motion today.

The Chair: I moved the motion. This will all come together. I do know what I'm doing.

Senator Simons: I'll let you drive the F-150.

The Chair: Just don't do what you did today.

Senator Simons: Speak in support?

The Chair: Because I won't speak against the motion. I'm going to be fully behind this motion.

Senator Galvez: I didn't speak against the motion. I want to say, I never said —

The Chair: Try to have a sense of humour, Senator Galvez

Senator Gagné: Do you need someone to move the motion?

The Chair: I do, Senator Gagné.

Senator Gagné: I move the motion.

The Chair: Is it agreed that the committee adopt Option 1 of the proposed travel budget, subject to review by Senate administration?

Is that the motion you wish to make?

Senator Gagné: Absolutely. Thank you.

The Chair: Senator Gagné, thank you very much. Do we need anything else?

All in favour?

Senator Dasko: Can I just ask a question, please?

The Chair: Sure.

La sénatrice Galvez : Il y a deux semaines de séance et deux semaines de relâche.

Le président : Oui.

La sénatrice Galvez : La deuxième semaine de séance.

Le président : Cela ne nuit pas à nos travaux.

La sénatrice Galvez : Et la deuxième semaine de relâche.

Le président : Celle du 15 avril.

La sénatrice Simons : Je tiens à rappeler au président que le Sénat n'a pas encore autorisé le comité à se déplacer.

Vous avez proposé la motion aujourd'hui.

Le président : J'ai proposé la motion. Ce ne sera pas un problème. Je sais ce que je fais.

La sénatrice Simons : Je vous laisse aux commandes du F-150.

Le président : Je vous prie simplement de ne pas faire ce que vous avez fait aujourd'hui.

La sénatrice Simons : Exprimer mon appui?

Le président : Parce que je ne m'opposerai pas à la motion. Je l'appuierai sans réserve.

La sénatrice Galvez : Je ne me suis pas opposée à la motion. Je tiens à préciser que je n'ai jamais...

Le président : Essayez de voir les choses avec un peu d'humour, sénatrice Galvez.

La sénatrice Gagné : Avez-vous besoin qu'une personne propose la motion?

Le président : Oui, sénatrice Gagné.

La sénatrice Gagné : Je propose la motion.

Le président : Plaît-il au comité d'adopter l'option 1 du budget de déplacement proposé, assujetti à un examen par l'Administration du Sénat?

Est-ce la motion que vous souhaitez proposer?

La sénatrice Gagné : Tout à fait. Merci.

Le président : Je vous remercie énormément, sénatrice Gagné. Avons-nous besoin d'autre chose?

Êtes-vous tous d'accord?

La sénatrice Dasko : Puis-je seulement poser une question?

Le président : Certainement.

Senator Dasko: Just to clarify the dates, you're saying that your committee is travelling the week of April 8 and 22; is that right?

The Chair: Yes.

Senator Dasko: So that leaves the week of April 15 as our potential week?

The Chair: We could go either April 15 or we could go into May, but we have a problem with May because we have settled on an April 30 end date. So really, we'll almost be confined to that. Hopefully at least the majority of committee members will be able to go and we have equal representation from each side. That's what we're hoping for.

Senator Dasko: Thank you.

The Chair: Senator Miville-Dechêne, did you have a comment?

Senator Miville-Dechêne: No, that was exactly what I wanted to clarify. We're talking about the third week?

The Chair: I'm just going to go around the room. Senator Oh and Senator Smith are both representing other senators who are not here, so I am going to have to canvas my own group. Let's go to the independent senators.

Senator Miville-Dechêne, that's good for you?

Senator Miville-Dechêne: Yes.

The Chair: Senator Gagné?

Senator Gagné: I think so.

The Chair: Senator Simons?

Senator Simons: As long as we're coordinating the overlap.

The Chair: I'll consult with you, Senator Miville-Dechêne, and with Dennis because Senator Mercer is also, I believe, on this committee.

Ms. Nadeau: Not anymore.

The Chair: So that has changed. Okay.

People who aren't members — we will invite all the senators from B.C. who wish to come, and Alberta, and they can fly up, but they are on their own nickel.

Senator Simons: Senator Busson might wish to come.

La sénatrice Dasko : J'aimerais avoir une petite précision au sujet des dates. Vous dites que votre comité sera en déplacement les semaines du 8 avril et du 22 avril. Est-ce exact?

Le président : Oui.

La sénatrice Dasko : Bref, cela nous laisse la semaine du 15 avril comme possibilité, n'est-ce pas?

Le président : Nous pourrions y aller soit la semaine du 15 avril ou nous pourrions y aller en mai, mais cette option pose un problème, parce que nous avons convenu de terminer le tout d'ici le 30 avril. En réalité, nous sommes pratiquement limités à cette semaine. Avec un peu de chance, au moins la majorité des membres du comité pourront y aller, et nous aurons une représentation égale des deux côtés. C'est ce que nous espérons.

La sénatrice Dasko : Merci.

Le président : Sénatrice Miville-Dechêne, souhaitez-vous ajouter quelque chose?

La sénatrice Miville-Dechêne : Non, c'est exactement ce que je voulais tirer au clair. C'est bien la troisième semaine, non?

Le président : Je vais faire un tour de table. Le sénateur Oh et le sénateur Smith sont ici en remplacement d'autres sénateurs qui sont absents, alors je vais sonder mon propre groupe. Demandons leur avis aux sénateurs indépendants.

Madame la sénatrice Miville-Dechêne, cela vous convient-il?

La sénatrice Miville-Dechêne : Oui.

Le président : Madame la sénatrice Gagné?

La sénatrice Gagné : Je pense que oui.

Le président : Madame la sénatrice Simons?

La sénatrice Simons : Pour peu que le chevauchement soit coordonné.

Le président : Je vais faire appel à vous, madame la sénatrice Miville-Dechêne, ainsi qu'à Dennis, parce que je crois que le sénateur Mercer fait aussi partie de ce comité.

Mme Nadeau : Plus maintenant.

Le président : D'accord. Je prends note de ce changement.

Les personnes qui ne font pas partie du comité... Nous allons inviter tous les sénateurs de la Colombie-Britannique qui souhaitent se joindre à nous, et ceux de l'Alberta, s'ils peuvent se rendre sur place. Il faudra cependant qu'ils le fassent à leurs frais.

La sénatrice Simons : La sénatrice Busson voudra peut-être prendre part à cela.

The Chair: We'll invite them all and whoever wants to come is good.

Senator Gagné: I would suggest that the clerk send an email to all the members and see if they are interested or available when the dates are confirmed so that we have that trail.

Senator Simons: Should we vote first on the motion to travel?

The Chair: Please. All in favour of the motion? Unanimous.

Senator Simons: I'm trying to learn.

Senator Smith: How many people will be travelling?

Senator Oh: Put my name down.

Senator Smith: When you make your budgets up, are you putting all —

The Chair: We are putting all members of the committee. It's rare that you ever get the full load.

Senator Smith: Right.

Does everybody understand that? Does everybody understand how the review goes?

The Chair: The budget is for everyone because everyone who is on the committee has a right to go. The budget will be what I stated, but it may be less because it's rare that we ever get a full contingent.

Senator Smith: Many of us have been in charge of the Subcommittee on Budgets. The historical average, so you understand, is about 50 to 55 per cent of the members at cost. So if you budget \$130,000, you can assume that somewhere between 55 and 60 per cent will actually be spent.

As you hear all these numbers about spending money, it's really tightly monitored. Once it goes through the subcommittee, then it goes back for reaffirmation by the whole committee.

Senator Miville-Dechêne: I see there are quite a number of non-senators on the trip. I suppose that's for translation purposes?

The Chair: Yes. If we're going, we've got to carry translation. We have the whole thing.

Senator Miville-Dechêne: Thirteen people are for translation?

Le président : Nous allons tous les inviter, et tous ceux qui voudront venir seront les bienvenus.

La sénatrice Gagné : Je propose que la greffière envoie un courriel à tous les membres afin de sonder leur intérêt et leur disponibilité pour les dates qui seront confirmées. Cela nous donnera un point de départ.

La sénatrice Simons : Devrions-nous d'abord procéder à la mise aux voix de la motion?

Le président : Oui. Êtes-vous tous en faveur de la motion? Tout le monde est d'accord.

La sénatrice Simons : J'essaie d'apprendre.

Le sénateur Smith : Combien y aura-t-il de gens qui vont y aller?

Le sénateur Oh : Mettez mon nom sur la liste.

Le sénateur Smith : Lorsque vous préparez vos budgets, mettez-vous tous...

Le président : Nous tenons compte de tous les membres du comité. Cela dit, il est rare que nous ayons un compte complet.

Le sénateur Smith : Je vois.

Est-ce que tout le monde comprend cela? Est-ce que tout le monde comprend comment se fait l'examen?

Le président : Le budget inclut tout le monde, parce que tous les membres du comité ont le droit d'y aller. Le budget sera conforme à ce que j'ai dit, mais il se peut que cela coûte moins cher parce que c'est rare que tout le monde soit du voyage.

Le sénateur Smith : Bon nombre d'entre nous ont siégé au Sous-comité des budgets. Pour vous situer, sachez que la moyenne historique est de 50 à 55 p. 100 des coûts planifiés pour l'ensemble des membres. Par conséquent, si vous prévoyez 130 000 \$, vous pouvez vous attendre à ce que les dépenses réelles représentent quelque chose comme 55 à 60 p. 100 de ce montant.

Sachez que tous ces chiffres que l'on entend à propos des dépenses font l'objet d'un suivi très serré. Une fois que les budgets ont été examinés par le sous-comité, ils reviennent ici aux fins de réaffirmation par l'ensemble du comité.

La sénatrice Miville-Dechêne : Je vois qu'il y a pas mal de gens qui ne sont pas sénateurs qui font partie du voyage. Je présume que c'est pour les besoins de la traduction?

Le président : Oui. Lorsque nous nous déplaçons, nous devons le faire avec un service de traduction. Il faut se déplacer avec tout ce que cela exige.

La sénatrice Miville-Dechêne : Treize personnes pour la traduction, c'est bien cela?

The Chair: No, it's broken down. We have the clerk, the analysts, one communications officer, interpreters.

Senator Simons: We don't bring our staff?

The Chair: We do have — I don't know — a staff member for a chair and a deputy chair.

Senator Simons: I'm not asking this to be mischievous. This is my first trip, so I just didn't know how this worked. That's what I assumed. That makes perfect sense.

The Chair: We never used to allow staff, but since the Liberals got in, everybody gets to go. So that's it.

Senator Smith: When I was on the Finance Committee we never brought staff. We had a limited number of people because it was the members of the group that did the work. We were successful because we created a homogenous group and people worked closely together.

Senator Simons: I want to say thank you, Senator Smith, because as a very new member, when I saw those budget numbers, I felt kind of sick to my stomach. I thought, "How on earth do I justify that to people?" But you're telling me that is the upper end of the envelope.

Senator Smith: Historically, over time, we used to spend \$1.7 to \$2 million a year on travel, but we always had it set up in such a way that we kept a buffer in our budget. I'm not sure how it's working today, but it's a historical precedent that has been continued by senators. One of the things that is so important is to make sure you can learn and ask as many questions as possible so you accelerate your entry into it and your comfort level.

Any of us who have been around would be more than pleased to answer any questions you have because we would like you to be successful.

Senator Simons: I enjoyed answering Senator Plett's questions today.

The Chair: Senator Smith used to be the chair of the subcommittee.

This is not a high number. There have been a lot higher numbers. We have a yearly budget for travel, and we almost always stay within that.

Senator Simons: Thank you. I appreciate that.

Le président : Non, il n'y a pas qu'eux. Il y a la greffière, les analystes, un agent de communications, les interprètes.

La sénatrice Simons : Nous n'emmenons pas notre personnel?

Le président : Je crois que — je ne sais pas — le président et le vice-président ont droit à un membre de leur personnel.

La sénatrice Simons : Ma question n'est pas mal intentionnée. Comme c'est mon premier voyage, je ne sais pas comment cela fonctionne. C'est ce que j'avais présumé. Tout cela est parfaitement sensé.

Le président : Avant, le personnel n'était jamais inclus, mais depuis que les libéraux sont là, tout le monde a le droit d'y aller, et voilà tout.

Le sénateur Smith : Lorsque j'étais au Comité des finances, nous n'emmenions jamais le personnel. Le nombre de personnes était limité, car ce sont les membres du groupe qui faisaient le travail. Nous avons eu de bons résultats parce que nous avons créé un groupe homogène et que les gens travaillaient en étroite collaboration les uns avec les autres.

La sénatrice Simons : Je dois vous dire, monsieur le sénateur Smith, que, en tant que très nouvelle membre, la vue de ces chiffres m'a presque rendue malade. J'ai pensé : « Comment diable vais-je expliquer cela au public? » Sauf que vous m'affirmez qu'il s'agit du maximum que cela pourrait coûter.

Le sénateur Smith : Habituellement, nous dépensions entre 1,7 et 2 millions de dollars par année pour les déplacements, mais nous avons toujours pris soin de garder un coussin dans notre budget. Je ne sais pas exactement comment les choses fonctionnent maintenant, mais il s'agit d'un précédent historique que les sénateurs ont perpétué. L'une des choses qui comptent, c'est que vous puissiez apprendre et que vous vous sentiez à l'aise de poser toutes les questions qu'il faudra pour vous mettre rapidement au fait des procédures et gagner en assurance à cet égard.

Tous ceux d'entre nous qui ont une certaine expérience avec les comités seront on ne peut plus ravis de répondre à toutes vos questions, parce que nous voulons vous voir réussir.

La sénatrice Simons : J'ai aimé répondre aux questions du sénateur Plett, tout à l'heure.

Le président : Le sénateur Smith était président du sous-comité.

Ceci n'est pas un montant élevé. Il y a eu des montants qui étaient beaucoup plus élevés que cela. Il y a un budget annuel pour les déplacements, et nous le respectons presque toujours.

La sénatrice Simons : Merci. Je comprends ce que vous me dites.

The Chair: And usually spend less, absolutely.

Are we all done? Adjourned.

(The committee adjourned.)

Le président : De plus, habituellement, nous dépensons moins que ce qui est prévu au budget.

Est-ce que nous avons fait tout ce que nous avons à faire? La séance est levée.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Tuesday, February 26, 2019

Chamber of Shipping:

Robert Lewis-Manning, President.

Canadian Association of Petroleum Producers:

Tim McMillan, President and Chief Executive Officer.

Wednesday, February 27, 2019

Western Canada Marine Response Corporation:

Michael Lowry, Manager, Communications (by video conference).

Whitecap Resources Inc.:

Grant Fagerheim, President and Chief Executive Officer (by video conference).

Independent Contractors and Businesses Association of British Columbia:

Tim McEwan, Senior Vice President.

Living Oceans Society:

Karen G. Wristen, Executive Director (by video conference).

TÉMOINS

Le mardi 26 février 2019

Chamber of Shipping :

Robert Lewis-Manning, président.

Association canadienne des producteurs pétroliers :

Tim McMillan, président et chef de la direction.

Le mercredi 27 février 2019

Western Canada Marine Response Corporation :

Michael Lowry, gestionnaire, Communications (par vidéoconférence).

Whitecap Resources Inc. :

Grant Fagerheim, président et chef de la direction (par vidéoconférence).

Independent Contractors and Businesses Association of British Columbia :

Tim McEwan, vice-président principal.

Living Oceans Society :

Karen G. Wristen, directrice générale (par vidéoconférence).