

SENATE



SÉNAT

CANADA

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

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

TRANSPORT AND  
COMMUNICATIONS

*Chair:*  
The Honourable DAVID TKACHUK

---

Tuesday, April 16, 2019  
Wednesday, April 17, 2019

---

Issue No. 51

*Eleventh, twelfth, thirteenth and fourteenth 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 16 avril 2019  
Le mercredi 17 avril 2019

---

Fascicule n° 51

*Onzième, douzième, treizième et quatorzième 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
Cormier	Patterson
Dasko	Simons
* Day	Smith
(or Mercer)	* Smith
Gagné	(or Martin)
Galvez	* Woo
* Harder, P.C.	(or Saint-Germain)
(or Bellemare)	
(or Mitchell)	

\* Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 12-5 and to the orders 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 Plett (*April 12, 2019*).

The Honourable Senator Patterson replaced the Honourable Senator Manning (*April 12, 2019*).

The Honourable Senator MacDonald replaced the Honourable Senator Seidman (*April 11, 2019*).

The Honourable Senator Simons replaced the Honourable Senator Busson (*April 11, 2019*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président* : L'honorable David Tkachuk

*Vice-président* : L'honorable Dennis Dawson

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

et

Les honorables sénateurs :

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

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

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

L'honorable sénateur Smith a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 12 avril 2019*).

L'honorable sénateur Patterson a remplacé l'honorable sénateur Manning (*le 12 avril 2019*).

L'honorable sénateur MacDonald a remplacé l'honorable sénatrice Seidman (*le 11 avril 2019*).

L'honorable sénatrice Simons a remplacé l'honorable sénatrice Busson (*le 11 avril 2019*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

PRINCE RUPERT, Tuesday, April 16, 2019  
(134)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:46 a.m., in Lax Kw'alaams Room (Tsimshian Ballroom), Highliner Plaza Hotel & Conference Centre, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cormier, Dasko, Gagné, Miville-Dechêne, Patterson, Simons, Smith and Tkachuk (8).

*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:**

*Coastal First Nations:*

Guujaaw, Special Advisor.

*Gitxaala Nation:*

Clifford White, Elected Chief Councillor and Hereditary Leader;

Doug Brown, Hereditary Leader;

Matthew Hill, Hereditary Leader;

Janet Moody, Hereditary Matriarch.

*Allied Tribes of Lax Kw'alaams:*

Garry Reece, Hereditary Chief.

*Metlakatla First Nation:*

Ross Wilson, Stewardship Director.

*Kitasoo Xia\_Xia First Nation:*

Lorna Fraser, Councillor.

*Gitga'at First Nation:*

Arnold Clifton, Chief Councillor.

*As an individual:*

Robert Hughes, Commercial Fisherman, Lax Kw'alaams.

**PROCÈS-VERBAUX**

PRINCE RUPERT, le mardi 16 avril 2019  
(134)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 8 h 46, dans la salle Lax Kw'alaams (Tsimshian Ballroom) du Highliner Plaza Hotel & Conference Centre, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cormier, Dasko, Gagné, Miville-Dechêne, Patterson, Simons, Smith et Tkachuk (8).

*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 du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 11 décembre 2018, le comité poursuit son étude du projet de loi C48, 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 :**

*Coastal First Nations :*

Guujaaw, conseiller spécial.

*Nation Gitxaala :*

Clifford White, conseiller en chef élu et chef héréditaire;

Doug Brown, chef héréditaire;

Matthew Hill, chef héréditaire;

Janet Moody, matriarche héréditaire.

*Tribus alliées de Lax Kw'alaams :*

Garry Reece, chef héréditaire.

*Première nation de Metlakatla :*

Ross Wilson, directeur de l'intendance.

*Première nation Kitasoo Xia\_Xia :*

Lorna Fraser, conseillère.

*Première nation Gitga'at :*

Arnold Clifton, conseiller en chef.

*À titre personnel :*

Robert Hughes, pêcheur commercial, Lax Kw'alaams.

*Old Massett Village Council:*

Donald Edgars, Chief Councillor.

*Nuxalk Nation:*

Blair Mack, Councillor.

*Village of Port Clements:*

Teri Kish, Councillor and Deputy Mayor.

*Wuikinuxv Nation:*

Dan Smith, Tribal Manager.

The chair made a statement.

Mr. Guujaaw, Mr. White, Mr. Hill, Mr. Brown and Mr. Reece made statements and, together with Ms. Moody, answered questions.

At 9:47 a.m., the committee suspended.

At 9:57 a.m., the committee resumed.

Ms. Fraser, Mr. Clifton, Mr. Wilson and Mr. Hughes made statements and answered questions.

At 10:50 a.m., the committee suspended.

At 10:58 a.m., the committee resumed.

Mr. Edgars, Mr. Smith, Mr. Mack and Ms. Kish made statements and answered questions.

At 11:41 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

PRINCE RUPERT, Tuesday, April 16, 2019  
(135)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:15 p.m., in Lax Kw'alaams Room (Tsimshian Ballroom), Highliner Plaza Hotel & Conference Centre, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cormier, Dasko, Gagné, MacDonald, Miville-Dechêne, Patterson, Simons, Smith and Tkachuk (9).

*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

*Conseil du village d'Old Massett :*

Donald Edgars, conseiller en chef.

*Nation Nuxalk :*

Blair Mack, conseiller.

*Village de Port Clements :*

Teri Kish, conseillère et mairesse adjointe.

*Nation Wuikinuxv :*

Dan Smith, gestionnaire tribal.

Le président prend la parole.

MM. Guujaaw, White, Hill, Brown et Reece font chacun une déclaration, puis avec Mme Moody, répondent aux questions.

À 9 h 47, la séance est suspendue.

À 9 h 57, la séance reprend.

Mme Fraser, MM. Clifton, Wilson et Hughes font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 10 h 50, la séance est suspendue.

À 10 h 58, la séance reprend.

MM. Edgars, Smith, Mack et Mme Kish font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 11 h 41, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

PRINCE RUPERT, le mardi 16 avril 2019  
(135)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 15, dans la salle Lax Kw'alaams (Tsimshian Ballroom) du Highliner Plaza Hotel & Conference Centre, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cormier, Dasko, Gagné, MacDonald, Miville-Dechêne, Patterson, Simons, Smith et Tkachuk (9).

*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 du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 11 décembre 2018, le comité poursuit son étude du projet de loi C48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou

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:*

*As individuals:*

Alexander Fred Campbell, Hereditary Chief Smooygit Gitxoon;

Russell Mather, Hereditary Chief Nisawaap;

Jack White, Elder, Lax Kw'alaams;

George Bryant, Gitwilgyoys Tribe.

*Lax Kw'alaams Band:*

John Helin, Mayor.

*United Fishermen and Allied Workers' Union-Unifor:*

Joy Thorkelson, President.

*Canadian Natural Resources Limited:*

Bill Clapperton, Vice President, Regulatory, Stakeholder and Environmental Affairs.

*Coastal Shellfish Corporation:*

Michael Uehara, Chief Executive Officer.

*Cassiar Cannery:*

Justine Crawford, Owner.

*Prince Rupert Port Authority:*

Ken Veldman, Vice President, Public Affairs and Sustainability.

*City of Prince Rupert:*

Lee Brain, Mayor.

*Government of British Columbia:*

The Honourable George Heyman, Minister of Environment and Climate Change Strategy.

*As individuals:*

Nathan Cullen, Member of Parliament for Skeena-Bulkley Valley;

Jennifer Rice, Member of the Legislative Assembly of British Columbia for North Coast.

*Friends of Wild Salmon:*

Modestus Nobels, Chair.

*T. Buck Suzuki Environmental Foundation:*

Luanne Roth, North Coast Estuary Campaigner.

*Haida Gwaii CoAST:*

Valine Brown, Co-Founder.

*Coastal Emergency Response Working Group:*

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 :*

*À titre personnel :*

Alexander Fred Campbell, chef héréditaire Smooygit Gitxoon;

Russell Mather, chef héréditaire Nisawaap;

Jack White, aîné, Lax Kw'alaams;

George Bryant, Tribu Gitwilgyoys.

*Lax Kw'alaams Band :*

John Helin, maire.

*United Fishermen and Allied Workers' Union-Unifor :*

Joy Thorkelson, présidente.

*Canadian Natural Resources Limited :*

Bill Clapperton, vice-président, Réglementation, intervenants et affaires environnementales.

*Coastal Shellfish Corporation :*

Michael Uehara, chef de la direction.

*Cassiar Cannery :*

Justine Crawford, propriétaire.

*Prince Rupert Port Authority :*

Ken Veldman, vice-président, Affaires publiques et développement durable.

*Ville de Prince Rupert :*

Lee Brain, maire.

*Gouvernement de la Colombie-Britannique :*

L'honorable George Heyman, ministre de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques.

*À titre personnel :*

Nathan Cullen, député de Skeena-Bulkley Valley;

Jennifer Rice, députée de la côte nord à l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique.

*Friends of Wild Salmon :*

Modestus Nobels, président.

*T. Buck Suzuki Environmental Foundation :*

Luanne Roth, chargée de campagne, Estuaire et côte Nord.

*Haida Gwaii CoAST :*

Valine Brown, cofondatrice.

*Groupe de travail sur l'intervention en cas d'urgence côtière :*

Chris Sankey, Co-Chair.

The chair made a statement.

Mr. Helin, Mr. Campbell, Mr. Mather, Mr. White and Mr. Bryant made statements and answered questions.

At 2:13 p.m., the committee suspended.

At 2:17 p.m., the committee resumed.

Ms. Thorkelson, Mr. Clapperton, Mr. Uehara, Ms. Crawford and Mr. Veldman made statements and answered questions.

At 3:22 p.m., the committee suspended.

At 3:31 p.m., the committee resumed.

Mr. Heyman, Ms. Rice, Mr. Brain and Mr. Cullen made statements and answered questions.

At 4:37 p.m., the committee suspended.

At 4:46 p.m., the committee resumed.

Mr. Nobels, Ms. Roth, Ms. Brown and Mr. Sankey made statements and answered questions.

At 5:49 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

TERRACE, Wednesday, April 17, 2019  
(136)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 a.m., in room Skeena, Best Western Terrace Inn, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cormier, Dasko, Gagné, MacDonald, Miville-Dechéne, Patterson, Simons, Smith and Tkachuk (9).

*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.)

Chris Sankey, coprésident.

Le président prend la parole.

MM. Helin, Campbell, Mather, White et Bryant font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 14 h 13, la séance est suspendue.

À 14 h 17, la séance reprend.

Mme Thorkelson, M. Clapperton, M. Uehara, Mme Crawford et M. Veldman font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 15 h 22, la séance est suspendue.

À 15 h 31, la séance reprend.

M. Heyman, Mme Rice, M. Brain et M. Cullen font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 16 h 37, la séance est suspendue.

À 16 h 46, la séance reprend.

M. Nobels, Mme Roth, Mme Brown et M. Sankey font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 17 h 49, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

TERRACE, le mercredi 17 avril 2019  
(136)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, dans la salle Skeena de l'hôtel Best Western Terrace Inn, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cormier, Dasko, Gagné, MacDonald, Miville-Dechéne, Patterson, Simons, Smith et Tkachuk (9).

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

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 11 décembre 2018, le comité poursuit son étude du projet de loi C48, 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.*)

*WITNESSES:**Gitanyow Hereditary Chiefs:*

Joel Starlund, Executive Director.

*Kitsumkalum Band:*

Don Roberts, Chief Councillor.

*Haisla Nation:*

Crystal Smith, Chief Councillor.

*Nisga'a Nation:*

Eva Clayton, President.

*As an individual:*

Gary Alexcee, Hereditary Chief Gingolx, Vice Chair of the B.C. First Nation Council Energy Corridor Group, Eagle Spirit Energy.

*Gitsegukla Hereditary Chiefs:*

Larry Marsden, Head Chief.

*Maple Leaf Adventures:*

Kevin Smith, Chief Executive Officer, President, Wilderness Tourism Association of British Columbia.

*Stewart World Port:*

Brad Pettit, President and Director.

*Resource Works Society:*

Stewart Muir, Executive Director.

The chair made a statement.

Mr. Starlund, Mr. Roberts and Ms. Smith made statements and answered questions.

At 10:05 a.m., the committee suspended.

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

Ms. Clayton, Mr. Marsden and Mr. Alexcee made statements and answered questions.

At 11 a.m., the committee suspended.

At 11:05 a.m., the committee resumed.

Mr. Smith, Mr. Pettit and Mr. Muir made statements and answered questions.

At 11:57 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

\_\_\_\_\_

*TÉMOINS :**Chefs héréditaires Gitanyow :*

Joel Starlund, directeur général.

*Bande de Kitsumkalum :*

Don Roberts, conseiller en chef.

*Haisla Nation :*

Crystal Smith, conseillère en chef.

*Nisga'a Nation :*

Eva Clayton, présidente.

*À titre personnel :*

Gary Alexcee, chef héréditaire de Gingolx, vice-président du B.C. First Nation Council Energy Corridor Group, Eagle Spirit Energy.

*Chefs héréditaires de Gitsegukla :*

Larry Marsden, chef principal.

*Maple Leaf Adventures :*

Kevin Smith, chef de la direction, président, Wilderness Tourism Association of British Columbia.

*Stewart World Port :*

Brad Pettit, président et directeur.

*Resource Works Society :*

Stewart Muir, directeur général.

Le président prend la parole.

M. Starlund, M. Roberts et Mme Smith font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 10 h 5, la séance est suspendue.

À 10 h 10, la séance reprend.

Mme Clayton, M. Marsden et M. Alexcee font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 11 heures, la séance est suspendue.

À 11 h 5, la séance reprend.

MM. Smith, Pettit et Muir font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 11 h 57, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

\_\_\_\_\_

TERRACE, Wednesday, April 17, 2019  
(137)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:03 p.m., in room Skeena, Best Western Terrace Inn, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cormier, Dasko, Gagné, MacDonald, Miville-Dechéne, Patterson, Simons, Smith and Tkachuk (9).

*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 reporter 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:*

*City of Dawson Creek:*

Dale Bumstead, Mayor.

*As an individual:*

Ellis Ross, Member of the Legislative Assembly of British Columbia for Skeena.

*City of Fort St. John:*

Lori Ackerman, Mayor.

*District of Kitimat:*

Philip Germuth, Mayor.

*Chunih Consulting:*

Martin Louie, President.

*National Coalition of Chiefs:*

Roy Jones Jr., Chief.

*Wet'suwet'en Matrilineal Coalition:*

Theresa Tait Day, President.

*SkeenaWild Conservation Trust:*

Greg Knox, Executive Director.

*The North Matters:*

Steven Simons.

TERRACE, le mercredi 17 avril 2019  
(137)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 3, dans la salle Skeena de l'hôtel Best Western Terrace Inn, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cormier, Dasko, Gagné, MacDonald, Miville-Dechéne, Patterson, Simons, Smith et Tkachuk (9).

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

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 11 décembre 2018, le comité poursuit son étude du projet de loi C48, 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 :*

*Ville de Dawson Creek :*

Dale Bumstead, maire.

*À titre personnel :*

Ellis Ross, député de Skeena à l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique.

*Ville de Fort St. John :*

Lori Ackerman, mairesse.

*District de Kitimat :*

Philip Germuth, maire.

*Chunih Consulting :*

Martin Louie, président.

*Coalition nationale des chefs :*

Roy Jones Jr., chef.

*Coalition matrilineaire des Wet'suwet'en :*

Theresa Tait Day, présidente.

*SkeenaWild Conservation Trust :*

Greg Knox, directeur général.

*The North Matters :*

Steven Simons.



*Raincoast Conservation Foundation:*

Kyle Artelle, Research Scientist.

*Douglas Channel Watch:*

Dave Shannon, P. Eng. retired.

*HARBO Technologies Ltd.:*

Colin Doyle, Senior Advisor (Canada).

*International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.:*

Oscar de Gouveia Pinto, Director.

*As an individual:*

Stan Bowles, Director, Chamber of Shipping of British Columbia.

The chair made a statement.

Mr. Bumstead, Mr. Ross, Ms. Ackerman and Mr. Germuth made statements and answered questions.

At 2:03 p.m., the committee suspended.

At 2:07 p.m., the committee resumed.

Mr. Louie, Mr. Jones and Ms. Day made statements and answered questions.

At 3:09 p.m., the committee suspended.

At 3:19 p.m., the committee resumed, the deputy chair, the Honourable Senator Miville-Dechêne, presiding.

Mr. Knox, Mr. Simons, Mr. Artelle and Mr. Shannon made statements and answered questions.

At 4:14 p.m., the committee suspended.

At 4:20 p.m., the committee resumed, the chair, the Honourable Senator Tkachuk, presiding.

Mr. Bowles, Mr. Doyle and Mr. Pinto made statements and answered questions.

At 5:16 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

*Raincoast Conservation Foundation :*

Kyle Artelle, chercheur scientifique.

*Douglas Channel Watch :*

Dave Shannon, remplacé par: ingénieur à la retraite.

*HARBO Technologies Ltd. :*

Colin Doyle, conseiller principal (Canada).

*International Ship-Owners Alliance of Canada Inc. :*

Oscar de Gouveia Pinto, directeur.

*À titre personnel :*

Stan Bowles, directeur, Chamber of Shipping of British Columbia.

Le président prend la parole.

M. Bumstead, M. Ross, Mme Ackerman et M. Germuth font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 14 h 3, la séance est suspendue.

À 14 h 7, la séance reprend.

M. Louie, M. Jones et Mme Day font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 15 h 9, la séance est suspendue.

À 15 h 19, la séance reprend, sous la présidence de l'honorable sénatrice Miville-Dechêne (*vice-présidente*).

MM. Knox, Simons, Artelle et Shannon font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 16 h 14, la séance est suspendue.

À 16 h 20, la séance reprend, sous la présidence de l'honorable sénateur Tkachuk (*président*).

MM. Bowles, Doyle et Pinto font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 17 h 16, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*La greffière du comité,*

Joëlle Nadeau

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

PRINCE RUPERT, Tuesday, April 16, 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 8:46 a.m. to give consideration to the bill.

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

[*English*]

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

I can't tell you how happy we are to be here. I think I speak on behalf of all the senators. What a great crowd we have here today.

I want to thank the Prince Rupert Environmental Society for the salmon recipes, and — oh, I'm sorry. If I speak this way — it's almost swallowing the thing — can you hear me now? No? Okay. We'll try to get headsets to you, but I think we're going to go on with the meeting.

As a sign of respect, the first group wants to start their meeting with a prayer. I call on Lawrence Sankey to give the prayer, and then we'll continue with the meeting.

Mr. Sankey.

**Lawrence Sankey, Minister of the Lax Kw'alaams Church:** Let's all stand, bow our heads and pray as one.

Gracious Heavenly Father, we come before you today. We ask your blessing upon the proceeding. We ask for your leadership and your guidance, Dear Lord. Speak through each and every one today. Lead us in a positive manner. I ask your blessing upon the elders, watch over them. Keep each and every one of them safe from all harm. If any of them are sick in hospital, I ask that with your healing hand you reach out and heal them right now, in the name of Jesus. And everybody said, "Amen."

Thank you.

## TÉMOIGNAGES

PRINCE RUPERT, le mardi 16 avril 2019

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, se réunit aujourd'hui, à 8 h 46, pour étudier le projet de loi.

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

[*Traduction*]

**Le président :** Honorables sénateurs, mesdames et messieurs, je déclare ouverte la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Aujourd'hui, 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 de ports ou d'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 ne sais comment vous dire à quel point nous sommes heureux d'être ici. Je crois parler au nom de tous les sénateurs. Quelle foule formidable nous avons ici aujourd'hui.

Je tiens à remercier la Prince Rupert Environmental Society des recettes de saumon, et — oh, je suis désolé. Si je parle ainsi — c'est presque avaler la chose —, pouvez-vous m'entendre maintenant? Non? D'accord. Nous allons essayer de vous donner des écouteurs, mais je pense que nous allons poursuivre la séance.

En signe de respect, le premier groupe veut commencer sa rencontre par une prière. J'invite Lawrence Sankey à faire la prière, puis nous poursuivrons la séance.

Monsieur Sankey.

**Lawrence Sankey, ministre de l'église Lax Kw'alaams :** Tenons-nous debout, baissions la tête et prions ensemble.

Père céleste, nous venons devant vous aujourd'hui. Nous implorons votre bénédiction. Nous demandons votre leadership et vos conseils, Seigneur. Parlez-nous par la voix de chacune et chacun d'entre nous aujourd'hui. Dirigez-nous de façon positive. Je vous demande de bénir les aînés, de veiller sur eux. Gardez chacun d'eux à l'abri de tout danger. S'il y en a parmi eux qui sont malades à l'hôpital, je vous demande d'étendre votre main de guérison et de les guérir dès maintenant, au nom de Jésus. Et tout le monde a dit « Amen ».

Merci.

**The Chair:** That was very nice, Lawrence. I'm a Christian, so I much appreciated that. It doesn't happen in Ottawa that often.

This morning, we are pleased to welcome from the Coastal First Nation, Guujaaw, Special Advisor; and from the Allied Tribes of the Lax Kw'alaams, Garry Reece, Hereditary Chief.

From the Gitxaala Nation, we welcome Clifford White, Elected Chief Councillor and Hereditary Leader. Mr. White is joined by three additional hereditary leaders from the Gitxaala Nation, Matthew Hill, Doug Brown and Janet Moody. Thank you for attending this morning.

We will now hear from our witnesses. Please start.

**Guujaaw, Special Advisor, Coastal First Nations:** Good morning to the committee and to the chiefs and good people gathered.

I've seen the testimony of the leaders of the Coastal First Nations and the Haida Nation. I feel that adequately covers a lot of ground, so I'll take a different approach this morning, Mr. Chairman. The people gathered here and the people on this coast share a lot in common. We all have similar lives in that we live in a similar environment and our cultures are similar.

In fact, we are the Potlatch people, associated with the totem pole and the great sea-going canoes. We all have similar customs, and yet there are four distinct languages and several dialects in this room right now.

Over our history, we have had a lot of marriages and interrelationships amongst our people, and differences. We all think we're the ones who started the canoes or the headpieces you see. All of our people wear similar regalia, but each is distinct to our different nations.

On the coast, here, was the highest concentration of hunter and gatherers. We didn't rely on agriculture. We didn't need to; everything was already here. Most of our stories go back right to the time of the great floods and the times when the land was quite a bit different than it is now. We've all seen the Ice Age and the great cataclysms that ended it.

So that is who we are. Through contact and the disruptions that happened over the last 200 years, all of our populations had collapsed from smallpox and other things, and there were a lot of devices employed to remove our language and our culture, those sorts of things. We all know the sad story there, but we maintained all of those things and are rebuilding where we need to.

**Le président :** C'était très bien, Lawrence. Je suis chrétien, alors je l'apprécie beaucoup. Cela n'arrive pas très souvent à Ottawa.

Ce matin, nous avons le plaisir d'accueillir Guujaaw, conseiller spécial de la Première Nation côtière; et, des Tribus alliées des Lax Kw'alaams, Garry Reece, chef héréditaire.

De la nation Gitxaala, nous accueillons Clifford White, conseiller en chef élu et chef héréditaire. M. White est accompagné de trois autres chefs héréditaires de la nation Gitxaala, Matthew Hill, Doug Brown et Janet Moody. Merci d'être venus ce matin.

Nous allons maintenant entendre nos témoins. Veuillez commencer.

**Guujaaw, conseiller spécial, Coastal First Nations :** Bonjour aux membres du comité, aux chefs et aux bonnes gens ici réunis.

J'ai vu le témoignage des dirigeants des Premières Nations côtières et de la nation Haïda. Je pense que cela couvre beaucoup de choses, alors je vais adopter une approche différente ce matin, monsieur le président. Les gens réunis ici et les gens de cette côte ont beaucoup en commun. Nous avons tous des vies semblables en ce sens que nous vivons dans un environnement semblable et que nos cultures sont semblables.

En fait, nous sommes le peuple du potlatch, associé au mât totémique et aux grands canoës de mer. Nous avons tous des coutumes semblables, et pourtant, il y a quatre langues distinctes et plusieurs dialectes dans la salle où nous nous trouvons en ce moment.

Tout au long de notre histoire, il y a eu beaucoup de mariages et d'interrelations entre nos peuples, et de différends. Nous pensons tous que c'est nous qui avons lancé les canoës ou les parures de tête que vous voyez. Tous nos gens portent des costumes semblables, mais chacun est distinct et propre à nos nations.

Ici, sur la côte, il y avait la plus forte concentration de chasseurs et de cueilleurs. Nous ne dépendions pas de l'agriculture. Ce n'était pas nécessaire; tout était déjà là. La plupart de nos histoires remontent à l'époque des grandes inondations et à l'époque où les terres étaient très différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. Nous avons tous vu l'ère glaciaire et les grands cataclysmes qui y ont mis fin.

Voilà donc qui nous sommes. Suite au contact avec les Européens et aux perturbations qui se sont produites au cours des 200 dernières années, toutes nos populations étaient en déclin à cause de la variole et d'autres choses, et beaucoup de dispositifs étaient utilisés pour éliminer notre langue et notre culture. Nous connaissons tous la triste histoire, mais nous avons conservé notre patrimoine et nous reconstruisons là où nous le devons.

I want to say that over the last 100 years and particularly, 50 years, our people started realizing that they had to fight back against this system in order to protect the salmon, to protect all of our resources. It is quite obvious that people from afar could not manage our resources. We've seen the logging increase over the last hundred years, and the destruction of salmon streams. We've seen the depletion of one species after another by overfishing, overprescribing fishing, mismanagement.

We began fighting, basically from a time when none of us had no influence, a generation ago, even, had no influence over anything that was happening. It was all collapsing; we were all witnessing this.

We managed to fight back and, over the years, protect a lot of land. We protected a lot of ocean, stopped a lot of overharvesting, with a lot of sacrifice to ourselves. Over the years, we established in Canadian law that Aboriginal title does still exist.

Mr. Chairman, our people are not fools who say money is useless. We've all been tempted by money, but we all love our land very much, and are here to tell you that we don't want to put it at risk.

In Canadian law, or any law, it is not a right of ours to put our land at risk. We don't consider it an Aboriginal right, nor do we consider it anybody else's right to put this at risk. All of us have taken the position that we prefer the path of reconciliation, working to figure out our place in Canada, how we work together, how we resolve our things with the people we live amongst, and all of us have already embarked on that trail to try to make things right.

Thank you.

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

We're going to have three five-minute presentations, and then we'll go to questions. Mr. White?

**Clifford White, Elected Chief Councillor and Hereditary Leader, Gitxaala First Nation:** Good morning. Many thanks to our hereditary leaders and elders who have joined me today to let each and every one of you know how important Bill C-48, to implement the oil tanker moratorium act, is to our nation

All of our people that you see here today actually are land holders. They care for our water, air, minerals, and we are seen to be the stewards of the lands, which is passed down from our *Ayaawx*, which is our laws, our *Adwaax*, which is our stories,

Je tiens à dire qu'au cours des 100 dernières années, et surtout des 50 dernières années, nos gens ont commencé à se rendre compte qu'ils devaient se battre contre ce système pour protéger le saumon, pour protéger toutes nos ressources. Il est assez évident que des gens d'ailleurs ne pouvaient pas gérer nos ressources. Nous avons vu l'exploitation forestière augmenter au cours des 100 dernières années et la destruction des rivières à saumon. Nous avons vu l'épuisement d'une espèce après l'autre en raison de la surpêche, de quotas trop généreux et d'une mauvaise gestion.

Nous avons commencé à nous battre, essentiellement à une époque où aucun d'entre nous, il y a à peine une génération, n'avait d'influence sur ce qui se passait. Tout s'effondrait, nous en étions tous témoins.

Nous avons réussi à nous défendre et, au fil des ans, à protéger beaucoup de terres. Nous avons protégé une grande partie de l'océan, nous avons mis fin à beaucoup de surexploitation, au prix d'un grand sacrifice pour nous. Au fil du temps, nous avons établi dans le droit canadien que le titre ancestral existe toujours.

Monsieur le président, nos gens ne sont pas des imbéciles qui disent que l'argent est inutile. Nous avons tous été tentés par l'argent, mais nous aimons tous beaucoup notre terre, et nous sommes ici pour vous dire que nous ne voulons pas la mettre en péril.

En droit canadien, ou dans n'importe quel régime de droit, nous n'avons pas le droit de mettre nos terres en péril. Nous ne considérons pas qu'il s'agit d'un droit ancestral et nous ne considérons pas que quiconque d'autre a le droit de mettre cela en péril. Nous avons tous opté pour la voie de la réconciliation, pour déterminer notre place au Canada, la façon dont nous travaillons ensemble, la façon dont nous réglons nos problèmes avec les gens avec qui nous vivons, et nous nous sommes tous engagés sur cette voie pour essayer de faire les choses correctement.

Merci.

**Le président :** Merci beaucoup.

Nous allons entendre trois exposés de cinq minutes, puis nous passerons aux questions. Monsieur White?

**Clifford White, conseiller en chef élu et chef héréditaire, Première Nation Gitxaala :** Bonjour. Un grand merci à nos chefs héréditaires et à nos aînés qui se sont joints à moi aujourd'hui pour vous dire à tous à quel point le projet de loi C-48, Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers, est important pour notre nation.

Tous les gens que vous voyez ici aujourd'hui sont en fait des propriétaires fonciers. Ils s'occupent de notre eau, de notre air, de nos minéraux, et nous sommes perçus comme les gardiens des terres, qui sont transmises par nos *ayaawx*, qui sont nos lois, nos

and our *Guugwilyanks*, which is our inheritance. So there is a definite process that we follow.

Thanks for allowing us to speak, and we welcome each and every one of you to our collective unceded territories. Gitxaala is the oldest community on the coast, for well over 10,000 years. We have seven communities that make up the Tsimshian Nation, put together linguistically, and they are as follows: Gitga'at, Hartley Bay; Kitselas; Kitsumkalum; Lax Kw'Alaams; Metlakatla; Kitasoo Xai Xais; and Gitxaala. That makes up the seven communities for Tsimshian, as you know it as the Tsimshian Nation.

Before I go any further, I will turn it over to one of our hereditary leaders, Matthew Hill.

**Matthew Hill, Hereditary Chief, Gitxaala Nation:**

[*Editor's Note: Mr. Hill spoke in his Indigenous language.*]

**Doug Brown, Hereditary Leader, Gitxaala Nation:** Ladies and gentlemen —

**The Chair:** Just to make sure that we will be able to have time for discussion, you have a couple of minutes each.

**Mr. White:** He wants to let you know what he said.

**The Chair:** A translation would be nice. Go right ahead.

**Mr. Brown:** Thank you, Mr. Chairman.

Ladies and gentlemen, honoured guests, the Village of Lax Kw'alaams, Gitxaala, has been inhabited by the Gitxaala people for millennia; not centuries, millennia. So in the true span of historical time, first contact was merely yesterday, as opposed to the length of time we have lived on our island.

We are totally surrounded by water; the ocean, by salt water. So it only makes sense that 90 per cent of our diet comes from the ocean, which is being threatened today.

We are commonly called the Git lax m'oon, the People of the Saltwater. Other times, we are called the Gitkxala, People from Out to Sea. We are intricately connected to the ocean. Our food, our social structure, and our culture are linked with the ocean. We strongly believe in the theory of symbiosis and the link, the chain link, where each species depends on the other. We don't see ourselves as the superior species. We are only one of the many species that lives here, and we respect one another. Each species depends on the next, in the theory of symbiosis.

*adwaax*, qui sont nos histoires, et nos *guugwilyanks*, qui sont notre héritage. Nous suivons donc un processus bien défini.

Merci de nous avoir permis de prendre la parole et nous souhaitons la bienvenue à chacun d'entre vous dans nos territoires collectifs non cédés. Gitxaala est la plus ancienne collectivité de la côte, depuis plus de 10 000 ans. Nous avons sept collectivités qui composent la Première Nation des Tsimshian, réunies sur le plan linguistique, et elles sont les suivantes : Gitga'at, Hartley Bay; Kitselas, Kitsumkalum, Lax Kw'alaams, Metlakatla, Kitasoo Xai xais et Gitxaala. Ce sont les sept collectivités des Tsimshian, que l'on appelle la Première Nation des Tsimshian.

Avant d'aller plus loin, je vais céder la parole à l'un de nos chefs héréditaires, Matthew Hill.

**Matthew Hill, chef héréditaire, Première Nation Gitxaala :**

[*M. Hill s'exprime dans une langue autochtone.*]

**Doug Brown, chef héréditaire, Première Nation Gitxaala :** Mesdames et messieurs...

**Le président :** Pour nous assurer que nous aurons le temps de discuter, vous avez quelques minutes chacun.

**M. White :** Il veut vous faire part de ce qu'il a dit.

**Le président :** Il serait utile d'avoir une traduction. Allez-y.

**M. Brown :** Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, distingués invités, le village de Lax Kw'alaams, Gitxaala, est habité par la Première Nation Gitxaala depuis des millénaires; pas des siècles, des millénaires. Ainsi, sur le plan de l'histoire, le premier contact avec les Européens n'a eu lieu qu'hier, par opposition à notre présence sur notre île.

Nous sommes entièrement entourés d'eau; l'océan, par l'eau salée. Il est donc logique que 90 p. 100 de notre alimentation vienne de l'océan, lequel est aujourd'hui menacé.

On nous appelle communément le Git lax m'oon, le peuple de l'eau salée. Parfois, on nous appelle les Gitkxala, le peuple de pêcheurs. Nous sommes intimement liés à l'océan. Notre nourriture, notre structure sociale et notre culture sont liées à l'océan. Nous croyons fermement à la théorie de la symbiose et au maillon, au maillon de chaîne, où chaque espèce dépend de l'autre. Nous ne nous considérons pas comme l'espèce supérieure. Nous ne nous respectons pas comme l'espèce supérieure. Nous ne nous respectons pas comme l'espèce supérieure. Nous ne sommes qu'une des nombreuses espèces qui vivent ici, et nous nous respectons les uns les autres. Chaque espèce dépend de la suivante, dans la théorie de la symbiose.

Accidents in our territory can cause ruin to our way of life, limiting our area to exist and freely gather and harvest our food as we need it. We take what we need and use all we take, and leave the rest for tomorrow.

Any accidents would put this in great danger. Our very existence would be threatened. Prince William Sound proves that point. After 30 years, that mess is still there. It will never go away, and that's what we're threatened with today.

We cannot just up and move if anything happens. This is our home. That's our home, that island. We can't just up and move somewhere else if it happens to be covered with oil someday.

The threat comes from the people on the other side of the mountain. They will reap all the benefits, leaving us all the risks. They are voting on that today; Notley and Kenney are in a serious battle right now, today, and voting today. Our fate will hang on the results of that election.

Gitxaala is not opposed to energy development, but we have zero tolerance for any oil risk on our coast. There are many other options to develop energy. Wind, for instance, is one very popular option that is becoming prominent all over the world. We see it on the TV every day, hundreds of windmills.

We were consulted on the development of the bill, and we strongly support its adoption, community members who live, work, and carry on Gitxaala's traditions and culture. We participated in the Enbridge Northern Gateway hearing and through its long and costly process, we very clearly identified that there exists no tolerance whatsoever for any oil shipping through our territory. None whatsoever. Our lives would be put in serious danger.

Just as we did with the Enbridge process, we will continue to fight and make sure that tankers do not run through our territories. Although it's been said that the Americans are doing it from Alaska to Washington, they're doing it in international waters, making it out of our reach.

There has been a voluntary exclusion zone along the B.C. north coast since 1985. This zone did not include shipping to and from Canadian ports, so this bill is a better recognition of the fact that there is no appetite for oil on the north coast.

Because of the interconnected nature of those in the ecosystem, any harm in one area can have permanent or long-lasting consequences for the entire ecosystem, meaning our very

Les accidents sur notre territoire peuvent ruiner notre mode de vie, restreignant la région dans laquelle nous vivons, où nous nous rassemblons en toute liberté et où nous récoltons notre nourriture lorsque nous en avons besoin. Nous prenons ce dont nous avons besoin et utilisons tout ce que nous prenons. Nous laissons le reste pour demain.

Tout accident mettrait cela en grand danger. Notre existence même serait menacée. Le détroit du Prince William le prouve. Après 30 ans, ce gâchis se fait encore sentir. Il ne disparaîtra jamais, et c'est ce qui nous menace aujourd'hui.

Nous ne pouvons pas nous contenter d'intervenir si quelque chose se produit. C'est notre chez-nous. Cette île, c'est notre chez-nous. Nous ne pouvons pas tout simplement aller ailleurs si elle se retrouve recouverte de pétrole un jour.

La menace vient des gens de l'autre côté de la montagne. Ils vont récolter tous les bénéfices, nous laissant tous les risques. Ils votent là-dessus aujourd'hui; Notley et Kenney se livrent une grande bataille en ce moment, aujourd'hui même, et le vote est aujourd'hui. Notre sort dépendra des résultats de cette élection.

Gitxaala ne s'oppose pas au développement énergétique, mais nous avons une tolérance zéro à l'égard de tout risque pétrolier sur notre côte. Il y a beaucoup d'autres options. L'énergie éolienne, par exemple, est une option très populaire, de plus en plus privilégiée dans le monde. Nous le voyons à la télévision tous les jours, des centaines d'éoliennes.

Nous avons été consultés au sujet de l'élaboration du projet de loi, et nous appuyons fermement son adoption, les membres de la collectivité qui vivent, travaillent et perpétuent les traditions et la culture de Gitxaala. Nous avons participé à l'audience sur le projet Northern Gateway d'Enbridge et, dans le cadre de ce processus long et coûteux, nous avons très clairement établi qu'il n'existe aucune tolérance à l'égard du transport du pétrole sur notre territoire. Absolument aucune. Nos vies seraient sérieusement mises en danger.

Comme nous l'avons fait dans le cas du processus d'Enbridge, nous continuerons de nous battre et de veiller à ce que les pétroliers ne traversent pas nos territoires. Bien qu'on ait dit que les Américains le font de l'Alaska à Washington, ils le font dans les eaux internationales, ce qui les rend hors de notre portée.

Une zone d'exclusion volontaire a été créée en 1985 le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. Comme celle-ci ne concerne pas le transport maritime à destination ou en provenance des ports canadiens, ce projet de loi se trouve à mieux sanctionner la répugnance que l'on a, sur la côte nord, pour le transport de pétrole.

En raison de la nature interreliée de ces éléments dans l'écosystème, tout dommage dans une région peut avoir des conséquences permanentes ou à long terme pour l'ensemble

existence, which is why a blanket ban on the north coast is necessary.

Today, we strengthen our opposition to transporting bulk oil anywhere near our land or water. We hope this has been made very clear to those who will make the final decision. Thank you.

**The Chair:** Thank you.

**Mr. White:** I'm going to conclude.

We live in a very delicate ecosystem. Any harm in one area can have permanent and long-lasting consequences for the entire ecosystem, which is why Bill C-48 is absolutely necessary. We want to be very clear: Gitxaala Nation is in full support of Bill C-48, the enactment of the oil moratorium legislation into law.

Gitxaala is not opposed to energy development, but we, the Gitxaala Nation, have a zero tolerance for oil shipping on the coast. We are interconnected spiritually. That's our opening prayer: May our ancestors and the spirit of Mother Earth and all good spirits be with us here today.

Everything surrounding us, Gitxaala strongly believes in spirituality connected, that many Nox Nox are associated with each of these species — animals, trees, water, land, minerals, air, and human beings. You have heard a lot about how an oil spill will harm our food security and destroy our pristine waterways, and we totally agree with that. Our ancestors speak of honouring those things that we can see and those that we cannot see.

I don't know how many scientists are at this table of the Senate; hopefully there are some. I ask a question: What are those micro-organisms that produce oxygen? So rhetorically, then, that would be phytoplankton. Do you know how much oxygen is produced by phytoplankton? A minimum of 50 per cent to 85 per cent. So when we're talking about oil shipping up and down the coast, that could potentially jeopardize our ecosystem, in particular the phytoplankton. It's fairly important that we understand that.

Phytoplankton also provides the foundational food source for the ecosystem, such as the krill, shrimp, jellyfish, and the circle of life continues with regard to the salmon, seals, whales, and other species. So phytoplankton is very important.

de l'écosystème, c'est-à-dire notre existence même, et c'est pourquoi une interdiction générale sur la côte nord est nécessaire.

Aujourd'hui, nous renforçons notre opposition au transport de pétrole en vrac à proximité de nos terres ou de nos eaux. Nous espérons que cela a été dit très clairement à ceux qui prendront la décision finale. Merci.

**Le président :** Merci.

**M. White :** Je vais conclure.

Nous vivons dans un écosystème très délicat. Tout dommage dans une région peut avoir des conséquences permanentes et à long terme pour l'ensemble de l'écosystème. C'est pourquoi le projet de loi C-48 est absolument nécessaire. Nous tenons à dire très clairement que la Première Nation Gitxaala appuie sans réserve le projet de loi C-48, qui vise à donner force de loi au moratoire sur les hydrocarbures.

Gitxaala ne s'oppose pas au développement énergétique, mais nous, la Première Nation Gitxaala, avons une tolérance zéro en ce qui concerne le transport du pétrole sur la côte. Nous sommes interreliés spirituellement. C'est notre prière d'ouverture : que nos ancêtres et l'esprit de la Terre mère et tous les bons esprits soient avec nous ici aujourd'hui.

À propos de tout ce qui nous entoure, Gitxaala croit fermement dans la spiritualité connectée et donc qu'une grande partie de l'oxyde d'azote est associé à chacune de ces espèces — les animaux, les arbres, l'eau, la terre, les minéraux, l'air et les êtres humains. Vous avez beaucoup entendu parler de la façon dont un déversement de pétrole pourrait nuire à notre sécurité alimentaire et détruire nos cours d'eau vierges, et nous sommes tout à fait d'accord avec cela. Nos ancêtres parlent d'honorer les choses que nous pouvons voir et celles que nous ne pouvons pas voir.

Je ne sais pas combien de scientifiques siègent à cette table du Sénat; j'espère qu'il y en a. Je pose la question : quels sont les micro-organismes qui produisent de l'oxygène? Donc, pour la forme, ce serait du phytoplankton. Savez-vous quelle quantité d'oxygène le phytoplankton produit? Un minimum de 50 à 85 p. 100. Par conséquent, le transport du pétrole le long de la côte pourrait mettre en péril notre écosystème, en particulier le phytoplankton. Il est assez important que nous comprenions cela.

Le phytoplankton est également la source alimentaire fondamentale de l'écosystème, comme le krill, la crevette, la méduse, et le cercle de la vie se poursuit en ce qui concerne le saumon, les phoques, les baleines et d'autres espèces. Le phytoplankton est donc très important.

According to a new study published by Science Advances, phytoplankton largely contributes to cloud formations and, in turn, to how much sunlight Earth absorbs, thus supporting Mother Earth with solar radiation, with the solar radiation bouncing off the clouds into the stratosphere, which highly supports the prevention of Mother Earth from overheating.

As we know, we're pretty much in the midst of climate change.

**The Chair:** I don't mean to —

**Mr. White:** I'm almost done.

**The Chair:** But I've got —

**Mr. White:** I recognize that.

**The Chair:** We're going to run out of time, and there's no point to it if we can't ask questions.

**Mr. White:** Just for you to note how important phytoplankton is, and the need for more research with regard to where we're at on that.

In conclusion, Gitxaala maintains a zero tolerance on any oil shipping on the coast. We strongly support the passing of Bill C-48. Our community members have invested quite a bit in fighting Enbridge, and we ask that, if you want to find out more about where Gitxaala stands on oil tankers, pull up the Gitxaala Enbridge file. You'll find a lot more information in there.

So the last thing that we need is basically for us to be able to continue to work together, the province and the federal government and the First Nations, to address climate change. We all have a responsibility to ensure that, at least to the seventh generation, our children's children get to enjoy the pristine waterways that we have here.

Thank you for coming from such a far distance, for allowing us the time to be here, and for taking time out of your busy schedules to listen to us. God bless each and every one of you.

That's the end of our presentation. Thank you very much.

**The Chair:** Mr. Reece?

**Garry Reece, Hereditary Chief, Gitxaala:** Thank you, Mr. Chairman. My name is Garry Reece, and I'm one of the hereditary chiefs for the Nine Allied Tribes, which is the Ginaxangiiks tribe. A number of years back, my chief of the day, my late uncle Fred Dudoward, who has passed on, called me to his home and gave me a name that stands right beside him, and gave me full authority to represent my tribe and to make decisions.

Selon une nouvelle étude publiée par Science Advances, le phytoplancton contribue largement aux formations de nuages et, en retour, à la quantité de lumière solaire absorbée par la Terre, soutenant ainsi la Terre mère par le rayonnement solaire, le rayonnement solaire frappant les nuages et étant redirigé vers la stratosphère, ce qui contribue énormément à empêcher la surchauffe de la Terre mère.

Comme nous le savons, nous sommes au beau milieu des changements climatiques.

**Le président :** Je ne veux pas...

**M. White :** J'ai presque terminé.

**Le président :** Mais j'ai...

**M. White :** Je le reconnais.

**Le président :** Nous allons manquer de temps, et cela ne sert à rien si nous ne pouvons pas poser de questions.

**M. White :** J'aimerais que vous nous disiez à quel point le phytoplancton est important et qu'il faut faire plus de recherche à ce sujet.

En conclusion, Gitxaala maintient une tolérance zéro à l'égard de tout transport de pétrole sur la côte. Nous appuyons fermement l'adoption du projet de loi C-48. Les membres de notre collectivité ont beaucoup investi dans la lutte contre Enbridge, et nous vous demandons, si vous voulez en savoir plus sur la position de Gitxaala à l'égard des pétroliers, de vous pencher sur le dossier d'Enbridge de Gitxaala. Vous y trouverez beaucoup plus d'information.

Enfin, nous devons pouvoir continuer à travailler ensemble, la province, le gouvernement fédéral et les Premières Nations, pour lutter contre les changements climatiques. Nous avons tous la responsabilité de veiller à ce que, du moins jusqu'à la septième génération, nos enfants puissent profiter des cours d'eau vierges que nous avons ici.

Merci d'être venus de si loin, de nous avoir donné le temps d'être ici et d'avoir pris le temps, malgré vos horaires chargés, de nous écouter. Que Dieu bénisse chacun de vous.

C'est la fin de notre exposé. Merci beaucoup.

**Le président :** Monsieur Reece?

**Garry Reece, chef héréditaire, Première Nation Gitxaala :** Merci, monsieur le président. Je m'appelle Garry Reece, et je suis l'un des chefs héréditaires des neuf tribus alliées, la tribu Ginaxangiiks. Il y a un certain nombre d'années, mon chef de l'époque, feu mon oncle Fred Dudoward, m'a demandé de venir chez lui et m'a donné un nom qui se trouvait juste à côté de lui et m'a donné le plein pouvoir de représenter ma tribu et de prendre des décisions.



As I mentioned during dinner yesterday, we have house chiefs also in our tribe, who hold title to a lot of the lands. Every one of our tribes holds title and has a house chief, the ones who should be making decisions. It's not me as hereditary chief who is going to be making decisions over my house chiefs' territories. They have to agree to that. I don't have that authority; neither do any of the other tribes' hereditary chiefs have the authority to make decisions when that happens.

**The Chair:** So what's the difference, just so I understand, between a hereditary chief and an elected chief? Are you an elected chief?

**Mr. Reece:** I'm not an elected chief.

**The Chair:** Is an elected chief here?

**Mr. Reece:** I'm hereditary chief. I follow a line from the house of my tribe. My uncle, the late Fred Dudoward, was the hereditary chief of our tribe, and when he passed the name was put on me. So it's hereditary; it's not elected.

**The Chair:** Okay. So the elected chief isn't here?

**Mr. Reece:** No.

**The Chair:** Does he feel the same way you do?

**Mr. Reece:** No. He is not in support of that bill. They want ban taken out.

**The Chair:** Yes, I understand. I just wanted to clear that up.

**Mr. Reece:** I know there have been statements made from my community that our community is starving. Well, that's not the case. I would invite the senators to come and look at my community, where they are proposing to build a facility to ship oil out of, at Grassy Point. We have a fish plant right across the harbour there. We pumped probably over \$13 million into that fish plant to change it over to groundfish, so we could do groundfish there.

That plant operates about eight months out of the year, and I know for a fact now that 60 of our members qualify for EI. When the plant shuts down, after the eight months, they go on EI. That is the highest number we have ever had in the fish plant. We still do salmon there.

In total, about 100 of our people altogether work in the fish plant. I mentioned when we were in Ottawa, we have a port agreement. In our agreement, it states that the port has to give our people 250 jobs. I checked the numbers before I came here as to how many of our people are working with the port now. Right now, we have 60 in total working in the port, but there are also spinoffs such as truck drivers. They've probably got about

Comme je l'ai mentionné au cours du dîner d'hier, nous avons aussi des chefs de maison dans notre tribu, qui détiennent des droits sur beaucoup de terres. Chacune de nos tribus détient le titre et a un chef de maison, ceux qui devraient prendre les décisions. Ce n'est pas moi, comme chef héréditaire, qui vais prendre des décisions concernant les territoires de mes chefs de maison. Ils doivent accepter cela. Je n'ai pas ce pouvoir; les chefs héréditaires des autres tribus n'ont pas non plus le pouvoir de prendre des décisions lorsque cela se produit.

**Le président :** Alors, pour que je comprenne bien, quelle est la différence entre un chef héréditaire et un chef élu? Êtes-vous un chef élu?

**M. Reece :** Je ne suis pas un chef élu.

**Le président :** Est-ce qu'un chef élu est ici?

**M. Reece :** Je suis chef héréditaire. Je suis une lignée depuis la maison de ma tribu. Mon oncle, le regretté Fred Dudoward, était le chef héréditaire de notre tribu. Quand il est décédé, le nom m'a été transmis. C'est donc héréditaire; ce n'est pas élu.

**Le président :** D'accord. Le chef élu n'est donc pas ici?

**M. Reece :** Non.

**Le président :** Est-il du même avis que vous?

**M. Reece :** Non. Il n'appuie pas le projet de loi. Il veut la suppression de l'interdiction.

**Le président :** Oui, je comprends. Je tenais simplement à éclaircir cette question.

**M. Reece :** Je sais que des gens de ma collectivité ont voulu faire croire que l'on y mourait de faim. Eh bien, ce n'est pas le cas. J'invite les sénateurs à venir voir ce qui s'y passe, car on a l'intention de construire une installation pour expédier le pétrole à partir de Grassy Point. Or, nous avons une usine de transformation du poisson juste en face du port, dans laquelle nous avons investi plus de 13 millions de dollars pour l'adapter au poisson de fond.

Cette usine fonctionne environ 8 mois par année, et je sais pertinemment que 60 des nôtres touchent des prestations d'assurance-emploi quand l'usine reste fermée. C'est le nombre le plus élevé d'effectifs autochtones que nous n'ayons jamais eu dans l'usine, où nous continuons à travailler le saumon.

Au total, une centaine des nôtres travaillent dans l'usine de transformation du poisson. J'ai mentionné que lorsque nous étions à Ottawa, nous avons conclu une entente selon laquelle le port doit donner 250 emplois à nos gens. J'ai vérifié les chiffres avant de venir pour savoir combien des nôtres y travaillent en ce moment et il y en a effectivement 60, mais il y a aussi des emplois connexes. Je songe par exemple à la quinzaine de

15 truck drivers who are working. So it's getting pretty close to 80 people from my community.

Our band owns a forest licence. We've run that forest licence for a number of years now. It creates employment. There are other agreements that we've made. I invite you to come and look at my community. You'll see a leisure centre with a swimming pool, a 150-foot water slide. Our community is not suffering. We've made a lot of agreements over the years. Formerly I was a chief councillor and mayor, when we changed from chief to mayor. We made a lot of agreements then. We took a lot of our people off social development then and we have a lot of jobs there.

**The Chair:** We do have to get to questions. We have 25 minutes and, if we don't get to them, I mean —

**Mr. Reece:** Okay. I just want to bring out one thing here.

**The Chair:** One more point. You've pushed me about as far as I can go.

**Mr. Reece:** Western Canada Marine Response has a fellow who works for them, Robert Stromdahl. He was over in the Gulf of Mexico to do a cleanup there. I think you guys should question him on how that cleanup went. Only 5 per cent of that oil is cleaned up. They bombed the oil at night. I can't remember exactly what they used, but it broke all that oil into smaller pieces, which sunk to the bottom.

I recommend strongly that you guys take a look at that. The *Exxon Valdez* oil spill is still not cleaned up. If you go lift rocks up there you'll see the oil underneath. How many years is that?

So our group strongly recommends the passage of Bill C-48.

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

Right now I've got Senators Miville-Dechêne, Patterson, Cormier, Gagné, Simons and Smith. Each of you has one question.

Witnesses, please make your answers short and precise.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you Mr. Chair.

This is a question for Mr. Garry Reece, and it's a continuation of the question of the chair. I want you to explain to us the difference between an hereditary chief and an elected chief in one particular area. It's the area of your competency in terms of territory.

camionneurs qui y travaillent. Il y a donc près de 80 personnes de ma collectivité.

Notre bande détient un permis forestier, que nous exploitons depuis des années. Cela crée de l'emploi. Nous avons conclu d'autres ententes. Je vous invite à venir nous visiter. Vous verrez un centre de loisirs avec une piscine et une glissoire de 150 pieds de long. Notre communauté n'est pas dans le besoin. Nous avons conclu beaucoup d'ententes au fil des ans. Auparavant, j'étais conseiller en chef et maire lorsque nous sommes passés de chef à maire. Nous avons conclu beaucoup d'ententes à ce moment-là. Les emplois se sont multipliés et de nombreuses personnes ont pu renoncer à l'aide au développement social.

**Le président :** Nous devons passer aux questions. Nous avons 25 minutes et il s'agirait de nous y mettre, vous voyez ce que je veux dire...

**M. Reece :** D'accord. Permettez une petite précision seulement.

**Le président :** Un dernier point. Ma générosité a des limites.

**M. Reece :** La société Western Canada Marine Response a un boursier qui travaille pour elle, Robert Stromdahl. Il a participé à un nettoyage au golfe du Mexique et je pense que vous devriez lui demander comment ça s'est passé. Eh bien, sachez que seuls 5 p. 100 du pétrole a été nettoyé. On plaçait des explosifs la nuit, je ne me souviens pas exactement de quelle sorte, mais le pétrole s'est brisé en morceaux plus petits, qui ont coulé au fond.

Je vous recommande fortement d'examiner cette question. La marée noire créée par l'*Exxon Valdez* n'a toujours pas été nettoyée. Si vous regardez en dessous des roches dans le coin, vous verrez des taches de pétrole. Et pourtant, bien des années se sont écoulées depuis le déversement, n'est-ce pas?

Notre groupe recommande donc fortement l'adoption du projet de loi C-48.

**Le président :** Merci beaucoup.

Je vais laisser la parole aux sénateurs Miville-Dechêne, Patterson, Cormier, Gagné, Simons et Smith. Chacun de vous a une question à poser.

Je demanderais à nos témoins de donner des réponses courtes et précises.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Garry Reece et elle fait suite à la question du président. J'aimerais que vous nous expliquiez la différence entre un chef héréditaire et un chef élu en ce qui a trait à l'étendue de votre compétence territoriale.

I heard and I want you to confirm or affirm that the elected chief had more to say on the reserve as such, in the community, and that the hereditary chief had more to say about the whole territory in terms of land titles. Can you explain that in a nutshell?

**Mr. Reece:** Yes. As a former chief and elected chief councillor then changed to mayor, the band has authority on reserves. They do not have authority in our traditional territories.

As I mentioned, house chiefs and hereditary chiefs in each tribe hold that authority. So the band council, the elected band council, does not have the authority to make decisions.

**Senator Miville-Dechêne:** So in this particular case, you have a division in your community. You have an elected chief who is against the bill; you are for the bill. What is the resolution of that? How does it work?

**Mr. Reece:** Well, there are a lot of decisions that have been made, and I mentioned that there is a huge conflict with the elected chief councillor and deputy supporting Eagle Spirit. The deputy works for Eagle Spirit. Our mayor is still the vice-president of Eagle Spirit. There's a huge conflict. Our people know that and see what's going on. And there's an election coming up.

**The Chair:** We'll see how that goes.

**Senator Patterson:** You just mentioned, Mr. Reece, a conflict within your community. I'm wondering about this. We have heard in Ottawa, and expect to hear during our time here on the north coast, other viewpoints from other Aboriginal leaders, other rights holders, who have a different view on the bill and who are willing to allow their lands and waters to be used for creating jobs and business opportunities in their communities.

Would you advise us as to how we are to deal with conflicting views from Aboriginal leaders on the West Coast? Who are we to listen to?

**Mr. Reece:** Well, there are other tribal leaders who are in support with the Eagle Spirit. As I mentioned, we have house leaders. One of the house leaders who holds that territory at Grassy Bay, there, is sitting here. He hasn't been consulted. He hasn't given any agreement for anything to happen there.

And there's another house leader who is in the community who does not support anything happening there, or doesn't support the oil.

**The Chair:** Mr. White, did you want to add to that?

J'ai entendu dire que le chef élu avait plus de voix sur la réserve comme telle, au sein de la communauté, alors que le chef héréditaire avait plutôt son mot à dire au sujet des titres fonciers dans l'ensemble du territoire. Pouvez-vous nous le confirmer et nous l'expliquer en quelques mots?

**M. Reece :** Oui. Lorsqu'un ancien chef et conseiller en chef élu devient maire, la bande a des pouvoirs dans les réserves, mais aucun pouvoir sur nos terres ancestrales.

Comme je l'ai mentionné, les chefs de maison et les chefs héréditaires de chaque tribu détiennent ce pouvoir. Par conséquent, le conseil de bande, le conseil de bande élu, n'a pas le pouvoir de prendre des décisions.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Donc, dans le cas qui nous occupe, votre communauté est divisée. Vous avez un chef élu qui est contre le projet de loi alors que vous, vous êtes en faveur. Quelle est la solution à ce problème? Comment cela fonctionne-t-il?

**M. Reece :** Eh bien, il y a beaucoup de décisions qui ont été prises, et j'ai mentionné qu'il y a un énorme conflit entre le conseiller en chef élu et le chef adjoint qui travaille pour Eagle Spirit. Notre maire est toujours vice-président d'Eagle Spirit. Le conflit est de taille. Nos gens le savent et voient ce qui se passe. Et il y aura bientôt des élections.

**Le président :** Nous verrons ce que cela va donner.

**Le sénateur Patterson :** Vous venez de mentionner, monsieur Reece, un conflit au sein de votre collectivité. Je me pose des questions à ce sujet. Nous avons entendu à Ottawa, et nous nous attendons à entendre ici, sur la côte nord, les points de vue d'autres dirigeants autochtones, d'autres titulaires de droits, qui ont une opinion différente du projet de loi et qui sont prêts à permettre que leurs terres et leurs eaux soient utilisées pour créer des emplois et des occasions d'affaires chez eux.

Pourriez-vous nous dire comment nous devons composer avec les points de vue contradictoires des dirigeants autochtones de la côte Ouest? Qui devons-nous écouter?

**M. Reece :** Eh bien, il y a d'autres chefs tribaux qui appuient le programme Eagle Spirit. Comme je l'ai mentionné, nous avons des leaders parlementaires. L'un des leaders à la Chambre qui détient le territoire à Grassy Bay est assis ici. Il n'a pas été consulté. Il n'a pas donné son accord pour que quelque chose se passe là-bas.

Et il y a un autre leader parlementaire dans la communauté qui ne veut pas qu'il se passe quoi que ce soit là-bas, ou qui est contre le pétrole.

**Le président :** Monsieur White, voulez-vous ajouter quelque chose?

**Mr. White:** Yes. [*Indigenous language spoken*]. I want to show you the difference between elected chief and council and hereditary. All of the people you see here standing up, Gitxaala, they're our government. They're the ones who we get direction from. They're the land holders, the title holders. They're the stewards of the land.

We as chief and council take the direction from hereditary, and we implement where they want to go.

Hopefully that answers a bit your question about the distinction between elected chief and council. Chief and council is a product of your federal government, not ours. These are our government people, here; our hereditary leaders. The only responsibility that the elected chief and council have is over those reserve spots that the federal government provided to our nations, and that's not much in terms of our territory.

All of the people that you see here for Gitxaala, they hold the responsibility for our territory. Thank you very much.

**The Chair:** Mr. White, on the Gitxaala Nation, how many people are there?

**Mr. White:** Two thousand.

**The Chair:** Of those 2,000, do they all feel the same way you do, or are they split like any other community?

**Mr. White:** On Bill C-48, yes, we had a unanimous agreement.

**The Chair:** Amongst all 2,000?

**Mr. White:** That's right, yes.

**The Chair:** Okay.

Senator Cormier.

[*Translation*]

**Senator Cormier:** I'll ask my question in French. First, I want to thank you for your presentations. I want to tell you that, as a francophone living in a minority community where fishing is important for our survival, I fully understand your concerns. I wholeheartedly support you.

That said, I want to have a better understanding of the matter. This area already has a great deal of economic activity tied to the sea, and there are many boats on the water. These boats aren't without risk, so I know that you've been consulted by the federal government. However, I want to know how the oil companies have approached you and spoken with you about their upcoming

**M. White :** Oui. [*Le témoin s'exprime en langue autochtone.*] Je veux vous montrer la différence entre un chef et un conseil élu et un chef héréditaire. Tous les Gitxaalas, que vous voyez ici debout, sont notre gouvernement. Ce sont eux qui nous donnent des directives. Ce sont les propriétaires fonciers, les détenteurs de titres. Ils sont les gardiens de la terre.

En notre qualité de chef et de conseil, nous suivons les directives du chef héréditaire et nous mettons en œuvre ce qu'il faut pour l'atteinte de ses objectifs.

J'espère que cela répond un peu à votre question sur la distinction entre le chef élu et le conseil. Le chef et le conseil sont le produit de votre gouvernement fédéral, pas du nôtre. Ce sont les gens de notre gouvernement, ici, nos dirigeants héréditaires. La seule responsabilité du chef et du conseil élus concerne les réserves que le gouvernement fédéral a laissées à nos nations, et ce n'est pas grand-chose par rapport à notre territoire.

Tous les gens que vous voyez ici en représentation de la Nation Gitxaala ont la responsabilité de notre territoire. Merci beaucoup.

**Le président :** Monsieur White, combien y a-t-il de membres de la Nation Gitxaala?

**M. White :** Deux mille.

**Le président :** Sur ces 2 000, ont-ils tous le même sentiment que vous, ou sont-ils divisés comme dans n'importe quelle autre communauté?

**M. White :** En ce qui concerne le projet de loi C-48, oui, nous avons un accord unanime.

**Le président :** Parmi tous les 2 000?

**M. White :** C'est exact, oui.

**Le président :** D'accord.

Vous avez la parole, sénateur Cormier.

[*Français*]

**Le sénateur Cormier :** Je vais poser ma question en français. D'abord, je veux vous remercier de vos présentations. Je veux vous dire que, en tant que francophone qui vit en milieu minoritaire dans une communauté où la pêche est importante pour notre survie, je comprends tout à fait vos préoccupations, et je suis de tout cœur avec vous.

Cela dit, je veux mieux comprendre puisque, dans cette région, il y a déjà beaucoup d'activité économique liée à la mer et il y a beaucoup de bateaux qui circulent. Ces bateaux ne sont pas sans risque, donc je sais que vous avez été consultés par le gouvernement fédéral, mais je voudrais savoir comment les compagnies pétrolières ont discuté et échangé avec vous au sujet

projects or the issues that you must address for the survival of your community.

What is your relationship with the oil companies, or do they meet with you to discuss major environmental issues?

[English]

**Guujaaw:** Mr. Chairman, Aboriginal rights are clearly defined in Canadian law now, and it gives the extent of the right, and also the limits on that right, and the right is really clear. It says that the inherent limit is when you pass this line, where it's irreconcilable with the very purposes for which you claim a right, which is our life and the sea. That's where we get our culture, and all that. So to claim that it's a right to be a part of a pipeline or get benefits from a tanker is false. That's infringement of the right.

So our own people who have embarked on that, have embarked on it because oil companies have come amongst us and started giving money to people, buying people off. Really, really divisive in our communities.

Amongst the Haida people, there have been very few, who have got minimum dollars and sacrificed their positions. We see this in Third World countries; we didn't think we'd see it here, but yet we've seen it amongst our own people.

We're not perfect people, either. We certainly could fall under the spell of money like anybody else, but our people are resolute in our opposition to it, as well, elected or hereditary leaders.

All of us, every one of our communities, could use the money. We all want a better life for our people. All of us have been offered that, and we won't sacrifice what we have, what we know gives us our culture.

**The Chair:** I have a couple of questions.

Do your groups belong to the Great Bear Rainforest group? Does your council or do your people belong to that group?

**Guujaaw:** Yes, I could answer that. We have alliances with Kitkatla and Lax Kw'Alaams in some instances, but every other community on the coast north of Vancouver Island is associated with that group.

**The Chair:** They get money from foreign organizations, from American organizations, don't they?

**Guujaaw:** Very little.

de leurs projets futurs ou des enjeux que vous devez affronter pour la survie de votre communauté.

Quelle est la relation que vous entretenez avec les compagnies pétrolières ou que ces dernières entretiennent avec vous pour discuter de ces grands enjeux environnementaux?

[Traduction]

**Guujaaw :** Monsieur le président, la portée et les limites de nos droits ancestraux sont clairement définies dans la loi canadienne actuelle, pour qui la limite intrinsèque se situe à la ligne à partir de laquelle les terres détenues pourraient être utilisées d'une manière incompatible avec les fins mêmes pour lesquelles nous revendiquons un droit au départ, c'est-à-dire notre vie et la mer. C'est là que se trouve notre culture et tout le reste. Il est donc faux de prétendre que c'est un droit de faire partie d'un pipeline ou d'obtenir des avantages d'un pétrolier. C'est une atteinte au droit.

Donc, nos propres gens qui se sont engagés dans cette voie l'ont fait parce que les sociétés pétrolières sont venues parmi nous et ont commencé à leur distribuer de l'argent, à les acheter. Voilà qui sème vraiment, mais vraiment, la discorde dans nos collectivités.

Parmi les Haïdas, il y en a eu très peu qui ont sacrifié leur manière de penser pour une poignée de dollars. Nous le voyons dans les pays du tiers monde; nous ne pensions pas qu'il en serait ainsi ici, mais nous l'avons vu chez nous.

Nous ne sommes pas parfaits, nous non plus. Nous pourrions certainement nous laisser séduire par l'argent autant que quiconque, mais notre peuple s'y oppose fermement, tout comme ses dirigeants élus ou héréditaires.

Chacun d'entre nous, chacun de nos villages aurait pu bénéficier de cet argent. Nous voulons tous une vie meilleure pour notre peuple. On nous l'a offert à tous, mais nous ne sacrifierons pas ce que nous avons, car nous savons que c'est cela qui fait notre culture.

**Le président :** J'ai deux ou trois questions à poser.

Vos groupes font-ils partie du groupe de la forêt pluviale du Grand Ours? Votre conseil ou votre peuple font-ils partie de ce groupe?

**Guujaaw :** Oui, je peux répondre à cette question. Nous avons des alliances avec les Nations Kitkatla et Lax Kw'alaams dans certains cas, mais toutes les autres collectivités de la côte au nord de l'île de Vancouver sont associées à ce groupe.

**Le président :** Elles reçoivent de l'argent d'organisations étrangères, d'organisations américaines, n'est-ce pas?

**Guujaaw :** Très peu.

**The Chair:** Well, do they?

**Guujaaw:** Well, listen —

**The Chair:** I'm just asking. Yes or no?

**Guujaaw:** There is money from philanthropy, none of which instructs anybody how to use it. If anybody wants some philanthropic money, you apply to them and you say what you would do. There is nobody, in America or anywhere else in this world who is telling us how to behave, what to do, or instructing us in any way.

Consider what that oil is. It's mostly Chinese money. It's American money. What's the difference?

**The Chair:** I'm going to ask a question of all of you. You've all talked about rights, and of course I understand that and believe in it. There are also other rights — you live in Canada, you have responsibilities. There are a lot of First Nations who don't want this bill, on the Prairies especially and parts of northern B.C. A lot of them have this resource that lights our buildings, powers your boats and all that stuff. A lot of them have it right on their land.

How do you expect them to sell that resource outside of Canada? That's a question of responsibility.

**Guujaaw:** Yes. There's a question of responsibility, and our people on the coast have probably used gas as long as anybody else in Canada. But there's a difference between Aboriginal rights and treaty rights. A treaty right is defined, it's taken care of. We haven't signed treaties; we hold title to our lands. We in this room are not treaty people. We still maintain title.

Canada doesn't have clear title over these lands until they've reconciled with us. So there's quite a difference. And responsibilities are not responsibilities to keep the land. We know that the way we've been living for the last hundred years has compromised this planet, and we can't just keep doing that. We can't keep going to work and pretending that nothing is happening. We can't let these economies keep ruining the Earth.

Canada is a good country, but almost everything, every economic driver as it is right now, is something that's causing the ruin of the Earth.

**The Chair:** I will have a debate with you on that at a separate time.

Senator Gagné.

**Senator Gagné:** Thank you, Mr. Chair.

**Le président :** Mais encore?

**Guujaaw :** Eh bien, écoutez...

**Le président :** Je pose simplement la question. Oui ou non?

**Guujaaw :** Il y a de l'argent d'origine philanthropique, où personne ne vous dit comment l'utiliser. Si quelqu'un veut de l'argent dans ces conditions, il suffit de présenter la demande et de dire ce que l'on a l'intention de faire avec. Il n'y a aucun organisme, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde, qui nous donne des instructions, qui nous disent comment nous comporter ou quoi faire.

Songez à la nature de ce pétrole. Que ce soit de l'argent chinois ou de l'argent américain, quelle est la différence?

**Le président :** Je vais vous poser une question à tous. Vous avez tous parlé de droits, et bien sûr, je le comprends et j'y crois. Il y a aussi d'autres droits — vous vivez au Canada, vous avez des responsabilités. Il y a beaucoup de Premières Nations qui ne veulent pas de ce projet de loi, surtout dans les Prairies et dans certaines parties du Nord de la Colombie-Britannique. Beaucoup d'entre elles ont cette ressource qui éclaire nos bâtiments, alimente vos bateaux et tout le reste. Beaucoup d'entre elles en ont carrément sur leurs terres.

Comment voulez-vous qu'elles vendent cette ressource à l'extérieur du Canada? C'est une question de responsabilité.

**Guujaaw :** Oui. C'est une question de responsabilité, et nos gens sur la côte utilisent probablement du gaz depuis aussi longtemps que n'importe qui d'autre au Canada. Mais il y a une différence entre les droits ancestraux et les droits issus de traités. Un droit issu d'un traité est défini, on s'en occupe. Nous n'avons pas signé de traités; nous détenons des droits sur nos terres. Nous, dans cette salle, ne sommes pas signataires de traités. Nous conservons toujours nos titres.

Le Canada n'a pas de titre clair sur ces terres tant qu'il ne se réconcilie pas avec nous. Il y a donc toute une différence. Et les responsabilités ne sont pas de garder la terre. Nous savons que la façon dont nous vivons depuis 100 ans a compromis cette planète, et nous ne pouvons pas continuer ainsi. Nous ne pouvons pas continuer à travailler en faisant semblant qu'il ne se passe rien. Nous ne pouvons pas laisser ces économies détruire la Terre.

Le Canada est un bon pays, mais presque tout, chaque moteur économique tel qu'il est actuellement, est un élément qui contribue à la destruction de la Terre.

**Le président :** J'en discuterais avec vous à un autre moment.

Vous avez la parole, sénatrice Gagné.

**La sénatrice Gagné :** Merci, monsieur le président.

I had a question pertaining to your relationship with environmental groups. How do you participate with other groups in making sure that your lands and the water are protected in your area?

**Guujaaw:** In our area, we have elected chiefs. We have an elected nation government, and the hereditary chiefs all work together. We have, I think, four municipalities that we also work with; you'll be hearing from at least one of them today. Is the question how do we work together? How do we figure things out?

**Senator Gagné:** The question is always, are you associated with foundations and where are the foundations getting their money? I am thinking of another perspective. How do you, in all the communities and also with different groups that think that we have to be stewards of our lands and planet, work together to make sure that we advance in an environmental perspective?

**Guujaaw:** If I could, we work with the environmentalists for sure. As to the philanthropy, most of our money is our own money, our own source money that we get from carbon credits and other things. We also work with the federal and provincial governments. We did a lot of planning and a lot of protection of land and protection of marine areas. The Harper government also took philanthropic money from the Moore Foundation in marine planning. Which is fine; it doesn't change anything that the federal government has to do, or we did, but it helps us to get the job done.

**The Chair:** Did you have anything to add to that?

**Mr. White:** Yes. [*Indigenous language spoken*]. I support totally what Guujaaw actually said. I'll give you an example in terms of the foundational money that you're talking about. Gitxaala spent over \$6 million on legal fees on the Enbridge file. Of that \$6 million, we got \$32,000 from a foundation. That's it. You know, so we don't rely on any foundational monies from outside.

**The Chair:** Where did the rest come from?

**Mr. White:** From internally, from our own works. So they actually utilized all of their dollars to actually fight that Enbridge piece, and they're prepared to do the same thing on anything dealing with oil on the waterways.

Our stance is still, clearly and absolutely, no oil tankers on the coast.

J'ai une question concernant votre relation avec les groupes environnementaux. Comment participez-vous avec d'autres groupes pour vous assurer que vos terres et vos eaux sont protégées dans votre région?

**Guujaaw :** Dans notre région, nous avons des chefs élus. Nous avons un gouvernement de nation élu, et les chefs héréditaires travaillent tous ensemble. Je crois que nous travaillons également avec quatre municipalités; vous allez entendre au moins l'une d'entre elles aujourd'hui. La question est-elle de savoir comment nous pouvons travailler ensemble? Comment nous cherchons à résoudre les choses?

**La sénatrice Gagné :** La question est toujours la suivante : êtes-vous associés à des fondations et, le cas échéant, d'où obtiennent-elles leur argent? Je pense à une autre perspective. Comment pouvez-vous, dans toutes les collectivités et aussi avec les différents groupes qui pensent que nous devons être les gardiens de nos terres et de notre planète, travailler ensemble pour nous assurer que nous avançons en songeant à l'environnement?

**Guujaaw :** Si vous me le permettez, nous travaillons certainement avec les environnementalistes. Pour ce qui est de la philanthropie, la plus grande partie de notre argent est notre propre argent, que nous obtenons des crédits carbone et autres. Nous travaillons également avec les gouvernements fédéral et provincial. Nous avons fait beaucoup de planification et de protection des terres et des zones marines. Le gouvernement Harper a également pris de l'argent philanthropique de la Fondation Moore pour la planification marine. Ce qui est parfait; cela ne change rien à ce que le gouvernement fédéral doit faire, ou à ce que nous avons fait, mais cela nous aide à faire le travail.

**Le président :** Avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. White :** Oui. [*Le témoin s'exprime en langue autochtone*]. Je suis tout à fait d'accord avec Guujaaw. Je vais vous donner un exemple du financement de base dont vous parlez. La Nation Gitxaala a dépensé plus de 6 millions de dollars en frais juridiques pour le dossier d'Enbridge. De ces 6 millions de dollars, nous avons reçu 32 000 \$ d'une fondation. C'est tout. Vous savez, nous ne comptons donc pas sur des fonds de base provenant de l'extérieur.

**Le président :** D'où vient le reste?

**M. White :** De l'interne, de nos propres travaux. Ils ont donc utilisé tout leur argent pour se battre contre le projet d'Enbridge, et ils sont prêts à faire tout autant pour tout ce qui concerne les hydrocarbures sur les cours d'eau.

Notre position demeure inamovible : pas de pétroliers sur la côte, un point c'est tout.

**Senator Smith:** Thank you all for being here and allowing us to be with you. I have spent a lot of time in business doing different things, but what I have learned is it's always more important for people who want to get information to seek it from the people, where they live, and we thank you for your time.

We've had so many leaders from Indigenous communities visit with us in recent times, both on Bill C-69 and Bill C-48, and I just want to try to understand what, for you, is the definition of "consultation?"

About two months ago, the people with the LNG project came to Ottawa, and there was a big dinner. The leader was about a 37-year-old young lady who was chief, and she negotiated the deal. What she said was, "We didn't agree to anything until we had the trust with the big manufacturer that they were going to do what we wanted."

I'd like you to say what is your definition of "consultation?"

**Mr. White:** For us, consultation is actually coming out to Lax Kw'alaams, Gitxaala, meeting with our governing structure, which includes chief and council, and getting into debate to determine whether or not whatever they're proposing is actually for the benefit of everyone.

That's our definition of what consultation would be. It's meeting with our governing structure.

**Senator Simons:** I come from the other side of the mountains, from Alberta, from Treaty 6 territory, and I want to thank you all for your very impassioned words today.

One of the things that I've learned over the course of these hearings that has really concerned me is the lack of any kind of cleanup response along this part of the coast. One of the things that worries me is that, if we pass Bill C-48, the government will say, "See, there are no tankers, so we don't have to worry about investing more in cleanup." Most of the spills that you've had here weren't heavy oil; they were diesel, they were gasoline.

I want to know how satisfied you are with the way fuel spills of all different kinds are handled here, and if you're worried that the government might pass C-48 and then ignore the other risks that already exist because you have so much boat traffic.

**The Chair:** Mr. White, or whoever you want to answer. Just pick someone and go.

**Mr. White:** We see destruction all over the place. Society has not been good to our environment, and that's why we basically have climate change. If you take a look at our forest pieces, for example, all of the devastation that's actually happened in

**Le sénateur Smith :** Merci à tous d'être ici et de nous permettre d'être avec vous. J'ai passé beaucoup de temps dans le monde des affaires à faire différentes choses, mais ce que j'ai appris, c'est que si on veut obtenir de l'information, il est important d'aller voir les gens, là où ils vivent, et nous vous remercions de votre temps.

De nombreux dirigeants de collectivités autochtones nous ont rendu visite récemment, tant au sujet du projet de loi C-69 que du projet de loi C-48, et je veux simplement essayer de comprendre quelle est, pour vous, la définition de « consultation »?

Il y a environ deux mois, les gens chargés du projet de gaz naturel liquéfié sont venus à Ottawa, et il y a eu un grand souper. La personne qui a négocié l'entente était une jeune chef de 37 ans. Voici ce qu'elle a dit : « Nous n'avons pas accepté quoi que ce soit avant d'avoir la certitude que le grand fabricant allait faire ce que nous voulions. »

J'aimerais que vous me disiez quelle est votre définition de « consultation »?

**M. White :** Pour nous, consultation veut dire aller voir les Lax Kw'alaams, les Gitxaalas, rencontrer ceux qui intègrent notre structure de gouvernance, dont le chef et le conseil, et entamer un débat pour déterminer si ce qu'ils proposent est vraiment dans l'intérêt de tout le monde.

C'est notre définition de la consultation. Il s'agit d'une rencontre avec notre structure de gouvernance.

**La sénatrice Simons :** Je viens de l'autre côté des montagnes, de l'Alberta, du territoire visé par le Traité N° 6, et je tiens à vous remercier tous de vos propos passionnés aujourd'hui.

Un aspect que j'ai relevé au cours de ces audiences et qui m'a vraiment préoccupée, c'est l'absence de toute intervention de nettoyage le long de cette partie de la côte. Ce que je crains, entre autres, c'est que si nous adoptons le projet de loi C-48, le gouvernement finira par estimer qu'il est « inutile de se soucier d'investir davantage dans le nettoyage, puisqu'il n'y a pas de pétroliers. » La plupart des déversements que vous avez eus ici n'étaient pas du pétrole lourd, mais du diesel, de l'essence.

Je veux savoir dans quelle mesure vous êtes satisfaits de la façon dont les déversements d'hydrocarbures sont traités ici, et si vous craignez que le gouvernement adopte le projet de loi C-48 et qu'il ne tienne pas compte des autres risques qui existent déjà à cause de l'intensité du trafic maritime.

**Le président :** Monsieur White, ou quiconque veut répondre. Choisissez quelqu'un et allez-y.

**M. White :** On voit de la destruction partout. La société n'a pas été bonne pour notre environnement, et c'est la raison principale qui explique les changements climatiques. Regardez un peu nos forêts, par exemple, toute la dévastation qu'il y a eu



forestry. You take a look at our mining. You take a look at our fishing. We're depleted in fishing, our roe and kelp, everything.

We have a mine out on Banks Island for which we've been after our government for the last three years to have it cleaned up. It doesn't cost that much money to clean it up, but we're still fighting them on having it cleaned up.

So there is devastation after devastation. It's not just the reaping of Mother Earth in terms of where society is going today, but it's also destroying our culture, destroying our children. The highest number of people in jails is our people. The highest number of children in foster care is our people.

You know, we have to stop this. We have to start working together in terms of being able to make life better for everybody. Thank you.

**The Chair:** Okay.

Is someone else going to answer that?

**Senator Simons:** I wanted to hear specifically about the cleanup of fuel spills in the water.

**Mr. Reece:** I talked about the Gulf of Mexico and the *Exxon Valdez*, and there's no proven technology in the world for oil cleanup.

As I mentioned, if you go up there and have a look, there's still oil under those rocks. If you can prove to us that there is such technology for oil cleanup, we'll sit at the table and discuss it, but right now they don't have that.

**Senator Dasko:** First of all, thank you very much to everybody for your presentations today. I learned a lot.

We have six leaders at the table, and we have heard from five. I would like to ask Madam Moody, who is described as a matriarch of your community, to tell us your position in your community and also your view on the bill.

**Janet Moody, Hereditary Matriarch, Gitxaala Nation:** My view? I will tell my story here. My late husband owned a territory, Campania. We go to Hawaii for a trip, yet we have a really nice sandy beach in Campania. He had a fishing area that had been passed down for generations, and my late husband owned it.

dans le secteur. Regardez nos activités minières. Regardez nos pêches. Nous avons épuisé les stocks de poissons, leurs œufs, le varech, tout.

Nous avons une mine sur l'île Banks et voilà trois ans que nous demandons au gouvernement de la nettoyer. Le nettoyage ne coûte pas très cher, mais nous nous battons toujours pour qu'il se fasse.

C'est donc une dévastation après l'autre. Il ne s'agit pas seulement de récolter jusqu'au dernier fruit de la Terre mère par rapport à l'avenir de la société aujourd'hui, mais aussi de la destruction de notre culture, de nos enfants. Le plus grand nombre de personnes incarcérées, ce sont nos gens. Le plus grand nombre d'enfants placés en foyers d'accueil, ce sont les nôtres.

Vous savez, il faut arrêter cela. Nous devons commencer à travailler ensemble pour pouvoir améliorer la vie de tout le monde. Merci.

**Le président :** D'accord.

Quelqu'un d'autre va-t-il répondre?

**La sénatrice Simons :** Je voulais en savoir plus sur le nettoyage des déversements d'hydrocarbures dans l'eau.

**M. Reece :** J'ai parlé du golfe du Mexique et de l'*Exxon Valdez*, mais il n'existe aucune technologie éprouvée dans le monde pour le nettoyage des déversements de pétrole.

Comme je l'ai dit, si vous allez y jeter un coup d'œil, vous verrez qu'il y a encore du pétrole sous ces roches. Si vous pouvez nous prouver qu'il existe une telle technologie pour le nettoyage des déversements de pétrole, nous allons nous asseoir à la table et en discuter, mais pour l'instant, ce n'est pas le cas.

**La sénatrice Dasko :** Tout d'abord, merci beaucoup à tous pour vos exposés d'aujourd'hui. J'ai beaucoup appris.

Nous avons six dirigeants à la table, et nous en avons entendu cinq. J'aimerais demander à Mme Moody, qui est décrite comme une matriarche de votre collectivité, de nous dire quelle est votre position dans votre collectivité et aussi votre point de vue sur le projet de loi.

**Janet Moody, matriarche héréditaire, Nation Gitxaala :** Mon point de vue? Je vais vous raconter mon histoire ici. Mon défunt mari était propriétaire d'un territoire, Campania. Nous allons en voyage à Hawaï, mais nous avons une très belle plage de sable ici à Campania. Il possédait une zone de pêche qui lui avait été léguée depuis des générations, et mon défunt mari en était le propriétaire.

When fishing opened for all different people, gill netters came in and they raked up all the fish. We had to move from there because we couldn't get no more fish.

I just want to open your eyes to what's happening. That's why I am against oil. You guys have to pay to go on a trip to B.C. here to hear the sounds of the waves, the quietness. Now, you're not going to hear that, with all the ships going by. It's loud.

Our village is an island. We're facing north, and the back of our island is an ocean. We hear the ships go by, when it's nice, and that's not a good thing for me to see, nor for my generations of my grandkids.

Money is nothing. We can survive without that, because we know how to survive with our own traditional way.

I hope I answered your question. Thank you.

**Senator Dasko:** Thank you.

**The Chair:** Could you tell me, what is the unemployment rate on your reserve?

**Mr. Reece:** I know it is down quite a bit in our community, because of our fish plant and our leisure centre where we have a lot of workers. About 80-something per cent are employed right now.

**The Chair:** So, like 17 per cent unemployment, or something like that? Well, that's pretty good. But what about on the other reserves?

**Guujaaw:** I want to add a little to that. Our people were under economic sanctions for years, and the poverty was not by accident. It was deliberate, to create that dependency and to put us into the position that we're in. It was deliberate. It was to break down our people.

Over the years, we've built it back. All of our communities are doing better now than they were doing 25 years ago. All of us are doing better, and all of us intend to keep building upon the sustainable life, the fishing, the things that are our traditions.

We have to fight against the government and work with them and reconcile with them to try to get our rights back, our rights to commercial access to fishing. None of us were entitled to have anything to do with forestry. We worked, we fought hard to get access to timber and all of these things — one of the richest lands in the world, and they impoverished our people. We're slowly building it back up, in our own way, not by expecting

Lorsque la pêche a été ouverte à toutes sortes de gens, des pêcheurs au filet maillant sont arrivés et ont ramassé tous les poissons. Nous avons dû quitter l'endroit parce que la pêche n'y était plus viable.

Je veux simplement vous ouvrir les yeux sur ce qui se passe. C'est pourquoi je suis contre le pétrole. Vous devriez vous rendre en Colombie-Britannique pour entendre le bruit des vagues, y ressentir le calme. Maintenant, vous n'entendrez plus rien de tout cela, avec tous les navires qui circulent. C'est bruyant.

Notre village est une île. Nous faisons face au nord, et à l'arrière de notre île, il y a l'océan. Nous entendons passer les navires, quand il fait beau, et ce n'est une bonne chose ni pour moi ni pour la génération de mes petits-enfants.

L'argent ne vaut rien. Nous pouvons nous arranger sans argent, parce que nous avons appris à survivre selon nos traditions.

J'espère avoir répondu à votre question. Merci.

**La sénatrice Dasko :** Merci.

**Le président :** Pourriez-vous me dire quel est le taux de chômage dans votre réserve?

**M. Reece :** Je sais qu'il a beaucoup diminué dans notre collectivité, grâce à notre usine de transformation du poisson et à notre centre de loisirs, qui procurent de nombreux emplois. Environ 80 p. 100 de nos citoyens occupent un emploi à l'heure actuelle.

**Le président :** Donc, environ 17 p. 100 de chômage, ou quelque chose du genre? Ce n'est pas mal du tout. Mais qu'en est-il des autres réserves?

**Guujaaw :** J'aimerais ajouter quelque chose. Notre peuple a subi des sanctions économiques pendant des années, et la pauvreté n'était pas le fruit du hasard. C'était délibéré, de créer cette dépendance et de nous placer dans la situation dans laquelle nous nous trouvons. C'était délibéré. C'était pour briser notre peuple.

Au fil des ans, nous avons repris le dessus. Toutes nos collectivités se portent mieux maintenant qu'il y a 25 ans. Nous nous en tirons tous mieux, et nous avons tous l'intention de continuer à nous appuyer sur un mode de vie durable, la pêche, et tout ce qui correspond à nos traditions.

Nous devons nous battre contre le gouvernement, travailler avec lui et nous réconcilier avec lui pour essayer de récupérer nos droits, nos droits d'accès commercial à la pêche. Aucun d'entre nous n'avait le droit à quoi que ce soit à voir dans le secteur de la foresterie. Nous avons travaillé, nous nous sommes battus pour avoir accès au bois et à tout ce qui entoure ce secteur — nous vivons sur l'une des terres les plus riches du

somebody to come along and make us all millionaires while compromising our land.

**The Chair:** Thank you very much for this. Thanks again for your participation.

For our second panel, we now have with us, from the KITASOO XIA XIA First Nation, Lorna Fraser, Councillor; from the Gitga'at First Nation, Arnold Clifton, Chief Councillor; from the Metlakatla Stewardship Society, Ross Wilson, Stewardship Director; and, appearing as an individual, Robert Hughes, Commercial Fisherman, Lax Kw'alaams.

We're going to start with Ms. Fraser. You have five minutes each.

**Lorna Fraser, Councillor, KITASOO XIA XIA First Nation:** [*Indigenous language spoken*]. Ladies and gentlemen, I would like to acknowledge the Nine Tribes that make us the Tsimshian Nation and the [*Indigenous language spoken*] for allowing us onto their territory to present to all of you today.

I'll begin by saying First Nations represent 50 per cent of the population on the north and central coast and Haida Gwaii, and our territories represent 40 per cent of Canada's Pacific coastal waters. Therefore, our concerns for our lands and our water are legitimate, and they should be taken as such.

It is important to note that we are in a time of change, and a hope of rebuilding a positive relationship between the government and First Peoples in all aspects. Our collaborative effort to rebuild a sustainable economy for these territories is an integral part of the reconciliation with British Columbia and with Canada's federal government.

Our leaders helped craft the landmark Great Bear Rainforest agreements, which will protect 85 per cent of these forests, and they will ensure our resources are managed using an ecosystem-based approach.

We are also creating integrated management plans through the Marine Plan Partnership, which is a joint initiative with the Province of B.C. Limiting oil shipments through these ecologically fragile waters is a key element of the Government of Canada's Ocean Protection Plan. Supporting Bill C-48 and keeping large oil tankers out of these waters is a major component of these long-term planning objectives.

monde, et on a appauvri notre peuple. Nous nous relevons lentement, à notre façon, mais nous n'attendons pas que quelqu'un vienne nous rendre tous millionnaires au détriment de nos terres.

**Le président :** Merci beaucoup. Merci encore de votre participation.

Pour notre deuxième groupe de témoins, nous accueillons maintenant, de la Première Nation KITASOO XIA XIA, Lorna Fraser, conseillère; de la Première Nation Gitga'at, Arnold Clifton, conseiller en chef; de la Metlakatla Stewardship Society, Ross Wilson, directeur de l'intendance; et, à titre personnel, Robert Hughes, pêcheur commercial, Lax Kw'alaams.

Nous allons commencer par Mme Fraser. Vous avez cinq minutes chacun.

**Lorna Fraser, conseillère, Première Nation KITASOO XIA XIA :** [*Le témoin s'exprime en langue autochtone*]. Mesdames et messieurs, je tiens à remercier les neuf tribus qui font de nous la Nation Tsimshian et la [*Le témoin s'exprime en langue autochtone*] de nous autoriser sur son territoire pour vous présenter un exposé aujourd'hui.

Je commencerai par dire que les Premières Nations représentent 50 p. 100 de la population de la côte septentrionale et centrale et de Haida Gwaii, et que nos territoires représentent 40 p. 100 des eaux côtières du Pacifique au Canada. En conséquence, nos préoccupations à l'égard de nos terres et de nos eaux sont légitimes et elles devraient être considérées comme telles.

Il est important de souligner que nous sommes à une époque de changement et que nous espérons rebâtir une relation positive entre le gouvernement et les peuples autochtones à tous les égards. Notre effort de collaboration pour rebâtir une économie durable sur ces territoires fait partie intégrante de la réconciliation avec la Colombie-Britannique et avec le gouvernement fédéral du Canada.

Nos dirigeants ont contribué à l'élaboration des ententes historiques relatives à la forêt pluviale Great Bear, qui permettront de protéger 85 p. 100 de ces forêts, et ils veilleront à ce que nos ressources soient gérées selon une approche écosystémique.

Nous créons également des plans de gestion intégrée par l'entremise du Partenariat de planification marine, une initiative menée conjointement avec la Colombie-Britannique. Limiter les livraisons de pétrole par la voie de ces eaux écologiquement fragiles est un élément clé du Plan de protection des océans du gouvernement du Canada. Appuyer le projet de loi C-48 et empêcher les grands pétroliers de naviguer dans ces eaux est un élément important de ces objectifs de planification à long terme.

Our coastal ecosystems contain abundant marine species and provide critical habitat for roughly 20 per cent of the world's wild salmon population. Moreover, more than half of all marine bird species in B.C. use habitats within our territories throughout their life cycle. Large oil tankers threaten these ecosystems, just as unsustainable resource extraction has been putting these resources at risk for decades.

For more than half a century, our natural and cultural resources have been extracted unsustainably, with no compensation for our people.

Again, I return to my initial comment of hope. Today, our communities are building a new sustainable economy in fisheries and forestry sectors that are committed to ecosystem-based management and through clean energy, carbon offsets, and ecotourism.

Our vision for managing our lands and waters is based on the true concept of "sustainable." To us, this means that the wealth of forests, fish, wildlife, and the complexity of all life will be here forever. Our leaders have taught us that what we have is not ours; we are just holding onto it for the next generation.

As such, in Klemtu, which is the main village of the Kitsoo Xai Xia Nation, we created a sustainable ecotourism business called Spirit Bear Lodge, which currently employs 10 per cent of our population. Its popularity is growing worldwide every year, therefore employment of our community members will continue to grow as well.

Further to that, the knowledge and wisdom our people have of our territories and the species we share with the land and waters will continue to be shared, and it will be spread world-wide, which can only be better for the future of lands and water all over the world.

This operation has diversified opportunities in our main community of Klemtu, particularly for our youth. It has given them a voice and a renewed sense of belonging and identity, and a desire to protect their territories, as we are doing for the generations that will follow in their footsteps.

Our community went from being largely dependent on resource-extractive jobs to being largely based on conservation and non-extractive activities. An oil spill would devastate these growing economies and destroy the livelihood that my people depend on for nourishment, for ceremonies, and employment.

Nos écosystèmes côtiers renferment d'abondantes espèces marines et fournissent un habitat essentiel à environ 20 p. 100 de la population mondiale de saumon sauvage. En outre, plus de la moitié des espèces d'oiseaux marins de la Colombie-Britannique utilisent des habitats dans nos territoires tout au long de leur cycle de vie. Les grands pétroliers menacent ces écosystèmes, tout comme l'extraction non durable des ressources les met en péril depuis des décennies.

Depuis plus d'un demi-siècle, nos ressources naturelles et culturelles ont été exploitées de façon non durable, sans aucune compensation pour notre peuple.

Encore une fois, je reviens à mon premier commentaire d'espoir. Aujourd'hui, nos collectivités bâtissent une nouvelle économie durable dans les secteurs des pêches et de la foresterie, qui sont engagés dans la gestion écosystémique et par l'énergie propre, les compensations de carbone et l'écotourisme.

Notre vision de la gestion de nos terres et de nos eaux est fondée sur le véritable concept de « durabilité ». Pour nous, cela signifie que la richesse des forêts, des milieux aquatiques et de la faune ainsi que la complexité de toute forme de vie seront là pour toujours. Nos leaders nous ont appris que nous ne possédons pas nos ressources; nous n'en sommes que les dépositaires pour les prochaines générations.

Ainsi, à Klemtu, le principal village de la Nation Kitsoo Xai Xia, nous avons créé une entreprise d'écotourisme durable appelée Spirit Bear Lodge, qui emploie actuellement 10 p. 100 de notre population. Sa popularité croît à l'échelle mondiale chaque année, de sorte que l'emploi des membres de notre collectivité continuera de croître également.

De plus, les connaissances et la sagesse de notre peuple à l'égard de nos territoires et des espèces que nous partageons sur nos terres et dans nos eaux continueront d'être partagées, et elles se répandront partout dans le monde, ce qui ne peut qu'être favorable pour l'avenir des terres et des eaux partout dans le monde.

Cette entreprise offre des possibilités diversifiées dans notre principale collectivité de Klemtu, particulièrement pour nos jeunes. Cela leur a donné une voix, un sentiment renouvelé d'appartenance et d'identité, ainsi qu'un désir de protéger leurs territoires, comme nous le faisons pour les générations qui suivront.

Notre collectivité est passée d'une grande dépendance à l'égard des emplois dans le secteur de l'extraction des ressources à une forte concentration d'emplois en conservation et dans des activités non extractives. Un déversement de pétrole dévasterait ces économies en pleine croissance et détruirait un secteur d'activité dont dépend mon peuple pour se nourrir, organiser des cérémonies et occuper un emploi.

As a teacher, I try to get my students to think outside the box — if something does not work, try a different approach — and to weigh their decisions with risk management.

I spoke earlier of the hope that I have for reconciliation to continue, for a healthier, trusting relationship between First Nations and government departments. Yet this conversation has come up time and again for the past 40 years. Why do we rehash the same old argument? For over 40 years, the same conclusion has been drawn from this discussion. The risk of large tankers travelling through this coastal region is too high.

It is clear and historically well documented that the status quo does not work. Dictating to First Nations, basing economies on raw resource extraction, and going big for the short term gain does not work.

We need to move on. The writing has been on the wall for two generations. Put our financial and mental resources into finding alternatives to unsustainable development. Nurture rather than destroy. It is obvious. How can we claim to be an intelligent species if we do not acknowledge the obvious? I am asking you, some of the highest decision-makers in the land, how can we claim to be an intelligent species if we fail to acknowledge the obvious?

We need balance and consideration for the wellbeing of all, for all people, for all species, for all time.

**The Chair:** We're at seven minutes, now.

**Ms. Fraser:** Risking a catastrophic oil spill on B.C.'s coast can never do that. We human beings do not own this land, but we do have the ability to make decisions that affect it greatly. Therefore, it's our responsibility to make the best decisions we can and, in this case, it is to keep large tankers from our waters and our shores.

**The Chair:** Thank you.

Mr. Clifton, at four minutes and 30 seconds, I'll give you a little warning. Go ahead.

**Arnold Clifton, Chief Councillor, Gitga'at First Nation:** Good morning. I'm a hereditary chief and elected chief in Gitga'at, and this is Bruce, my deputy chief.

First off, I want to talk about the three incidents that happened in our territory. The first one is a Brigadier ship, the *Zalinski*. It's still sitting there. When it left Seattle it had 700 metric tonnes of bunker fuel, and when they pumped it out the other year, all it had on there was 42. They figured it had 650 when it went down.

Comme enseignant, j'essaie d'amener mes étudiants à sortir des sentiers battus — d'essayer une approche différente quand une méthode ne fonctionne pas — et à pondérer leurs décisions en fonction de la gestion des risques.

J'ai parlé plus tôt de l'espoir que j'ai de voir la réconciliation se poursuivre, d'assister à une relation de confiance plus saine entre les Premières Nations et les ministères. Pourtant, il en a été question à maintes reprises au cours des 40 dernières années. Pourquoi ressasse-t-on le même vieil argument? Depuis plus de 40 ans, cette discussion se termine toujours sur la même conclusion. Le risque posé par la circulation de grands pétroliers dans cette région côtière est tout simplement trop élevé.

Il est clair et bien documenté sur le plan historique que le statu quo ne fonctionne pas. Dictier ses volontés aux Premières Nations, fonder l'économie sur l'extraction des matières premières et viser de gros gains à court terme ne fonctionne pas.

Nous devons passer à autre chose. Nous le savons trop bien depuis deux générations. Consacrons nos ressources financières et mentales à la recherche de solutions de rechange au développement non durable. Nourrir plutôt que détruire. C'est évident. Comment pouvons-nous prétendre être une espèce intelligente si nous ne reconnaissons pas l'évidence? Je vous le répète, à vous qui êtes parmi les plus hauts décideurs du pays, comment pouvons-nous prétendre être une espèce intelligente si nous ne reconnaissons pas l'évidence?

Nous avons besoin d'équilibre et de considération pour le bien-être de tous, pour tous les gens, pour toutes les espèces, pour toujours.

**Le président :** Nous en sommes maintenant à sept minutes.

**Mme Fraser :** Nous ne pouvons courir le risque d'un déversement catastrophique de pétrole sur la côte de la Colombie-Britannique. Nous, les êtres humains, ne sommes pas propriétaires de cette terre, mais nous avons la capacité de prendre des décisions qui la touchent grandement. En conséquence, nous avons la responsabilité de prendre les meilleures décisions possible et, dans ce cas-ci, de garder les grands pétroliers loin de nos eaux et de nos côtes.

**Le président :** Merci.

Monsieur Clifton, après 4 minutes et 30 secondes, je vous ferai signe. La parole est à vous.

**Arnold Clifton, conseiller en chef, Première Nation Gitga'at :** Bonjour. Je suis chef héréditaire et élu à Gitga'at, et voici Bruce, mon chef adjoint.

Tout d'abord, j'aimerais parler des trois incidents qui se sont produits sur notre territoire. Le premier concerne un navire Brigadier, le *Zalinski*, qui se trouve toujours là où il a coulé. Lorsqu'il a quitté Seattle, il contenait 700 tonnes métriques de combustible de soute, et lorsqu'on a voulu récupérer ce

And it's sitting there loaded with ammunition, and it's got 12 bombs in there, plus it's got 24 warheads. And this is sitting in our territory, and it's in about 60 feet of water.

The other thing I want to talk about is the *Queen of the North*. Today, *Queen of the North* has been sitting there for over 10 years, in 200 fathoms of water, and it's still burping oil. When *Queen of the North* went down, our people are the ones who saved the passengers on that boat. The Coast Guard was three hours away. Instead of launching their life raft, they turned around and they ran to the area. By the time they got there, all the passengers were in Hartley Bay.

Speaking of response, the Burrard Clean operations went down to Hartley Bay, and they were there for 27 days. All they got in those 27 days was 18 litres of oil. Not even five gallons, and they were there for 27 days.

The best in Canada is 3 per cent, for oil cleanup, and the best in the world is 15. I don't know if that's changed yet.

By the way, I'm a commercial fisherman. This is my fifty-seventh year running a seine boat. The other incident I want to talk about is at Wilson Rock. A ship heading to Kitimat hit that rock, and an engineer for the government came to Bella Bella. I was living in Bella Bella at that time. An engineer from the government came to Bella Bella with two CanAm divers, and he wanted to charter a boat, and everyone pointed their finger at me, saying that I knew the area, so I brought him up there.

On the way up, the engineer was telling me that the ship that hit that rock— it tore a hole in the bow — had a load of ore, something for Alcan in Kitimat. It tore a hole from the bow of that boat four to eight feet wide. It broke through all the bulkheads, going over that rock. The last bulkhead was the engine room, and that was quite thick, and it tore the top of the rock off, otherwise that boat would have been still there. The bottom there is littered with metal from the hull.

Anyway, when I went there, I anchored on the spot. I have a lot to tell you about what happened before we got there, but I'll bypass that. I anchored on the spot and the divers got ready to go down. It was four hours before slack tide. I told them, no, it's not going to be safe, because we have three to four knot tides here.

combustible l'autre année, il n'en contenait plus que 42. On a soutenu qu'il n'en contenait que 650 lorsqu'il a coulé. Ce navire est toujours là, plein de munitions, en plus de 12 bombes, et 24 ogives. Il se trouve sur notre territoire, à une profondeur d'environ 60 pieds.

J'aimerais aussi parler du *Queen of the North*. Aujourd'hui, le *Queen of the North* est là depuis plus de 10 ans, à une profondeur de 200 brasses, et il continue de déverser du pétrole. Lorsque le *Queen of the North* a sombré, ce sont nos gens qui ont sauvé les passagers à bord. Les employés de la Garde côtière étaient à trois heures de distance. Au lieu de mettre à l'eau leur radeau de sauvetage, ils ont fait demi-tour et ont essayé de se rendre sur les lieux le plus vite possible. Quand ils sont arrivés, tous les passagers étaient rendus à Hartley Bay.

Puisque nous parlons d'intervention, les gens de Burrard Clean sont allés à Hartley Bay, où ils ont passé 27 jours. Tout ce qu'ils ont pu récupérer en 27 jours, c'est 18 litres de pétrole. Pas même 5 gallons, et ils ont été là pendant 27 jours.

Le mieux que l'on puisse faire au Canada en matière de récupération du pétrole, c'est 3 p. 100, et au monde, c'est 15 p. 100. Je ne sais pas si cela a changé, mais ce sont les chiffres dont nous disposons.

En passant, je suis un pêcheur commercial. C'est ma cinquante-septième année d'utilisation d'un senneur. L'autre incident dont je veux parler est celui de Wilson Rock. Un navire se dirigeant vers Kitimat a heurté un rocher, et un ingénieur du gouvernement est venu à Bella Bella. Je vivais à Bella Bella à l'époque. Un ingénieur du gouvernement est venu à Bella Bella avec deux plongeurs Canam, et il voulait affréter un bateau, et comme tout le monde lui a recommandé de s'adresser à moi en lui disant que je connaissais bien la zone, je l'ai amené là-bas.

En remontant, l'ingénieur me disait que le navire qui a heurté ce rocher — perçant la coque du même coup — transportait une cargaison de minerai destinée à la compagnie Alcan à Kitimat. Le rocher a percé un trou quatre à huit pieds de largeur à l'avant du navire. Il a traversé toutes les cloisons. La dernière cloison était celle de la salle des machines, et comme elle était assez épaisse, elle a résisté, sinon le bateau serait encore là. Le fond à cet endroit est parsemé de morceaux de métal provenant de la coque.

Quoi qu'il en soit, quand je suis arrivé là-bas, je me suis ancré sur place. J'aurais beaucoup de choses à vous dire au sujet de ce qui s'est passé avant que nous arrivions là, mais je vais m'en abstenir. J'ai jeté l'ancre sur place et les plongeurs se sont préparés à descendre. À ce moment-là nous n'étions qu'à quatre heures de l'étalement de la marée. Je leur ai dit que ce ne serait pas sécuritaire de plonger, parce que les marées peuvent atteindre de trois à quatre nœuds ici.

One diver got dressed an hour before and the other guy was getting ready. He jumped in and he was two feet under water, looking at the mess down below, while the other guy was waiting. They had a rope on him. Just like that, the wind hit. It was blowing about 20-25 miles southeasterly, and then the tide stopped, so I told them to abort.

They got him on board. They didn't even have to lift him on board; by then he just scooped in on the side of the boat. We left and dropped hook at Channel Island, and the divers asked if they could go diving. I said, "If you find any abalone, bring me a feed."

Anyway, they went about 200 feet from the boat where we were anchored. Then one guy popped up and hollered and went right back down. They came back up, and there was a blackfish, an orca on the bottom. It had big white blotches on it from oil. They came to the boat, and the guy that popped up, his suit was covered with oil a half an inch thick. There was oil under the surface of the water 8 to 10 inches thick, and it was getting closer to the shore.

The bottom was littered with dead shellfish. That's the reason why he popped up, and he didn't even see the oil. We couldn't see the oil from the boat. It was under the surface of the water. And a lot of that oil was sinking to the bottom, and that was killing all the shellfish.

**The Chair:** Thank you. Mr. Wilson.

**Ross Wilson, Stewardship Director, Metlakatla First Nation:** Good morning. Before I start, I want to introduce Sm'oogyit Clarence Nelson and Sm'oogyit Mike Elk to my right. They're supporting the presentation from Metlakatla.

The Metlakatla Stewardship Society opened its doors in 2012 with a strong mandate to represent the nation, the council, on stewardship initiatives.

This mandate is very clear and specific. It is a program on behalf of the Metlakatla Governing Council, and the mandate allows the Stewardship Society to be consulted and accommodated specifically to stewardship initiatives. The consent requirement comes from the Metlakatla Governing Council, not the Stewardship Society. We only concentrate on stewardship interests.

The Metlakatla members continue to travel through and harvest resources within their territory, and this territory stretches from the Copper River through to the marine waters and the Hecate Strait, the Granville Channel and north to Stewart, Alaska, and the Observatory Inlet.

Un plongeur s'est préparé une heure avant et l'autre se préparait. Il a sauté et il était à deux pieds sous l'eau, observant le dégât plus bas, pendant que l'autre attendait. Il était attaché au moyen d'une corde. Soudainement, le vent s'est levé, soufflant à environ 20 à 25 milles du sud-est, puis la marée s'est arrêtée, alors je leur ai dit de tout arrêter.

Ils l'ont fait monter à bord. Ils n'ont même pas eu besoin de le soulever à bord; à ce moment-là, il a simplement embarqué lui-même sur le côté du bateau. Nous sommes partis et nous avons mis nos lignes à l'eau à Channel Island, et les plongeurs ont demandé s'ils pouvaient aller plonger. Je leur ai demandé, s'ils ramenaient des ormeaux, d'en garder pour moi.

Quoi qu'il en soit, ils se sont éloignés d'environ 200 pieds d'où nous étions ancrés. Puis, un type est remonté, a crié et est aussitôt redescendu. Ils sont remontés, et il y avait un épaulard au fond. Il était tacheté de blanc à cause du pétrole. Ils sont revenus vers le bateau, et nous avons constaté que la combinaison de celui qui était remonté était couverte de pétrole sur une épaisseur d'un demi-pouce. Il y avait du pétrole sous la surface de l'eau de 8 à 10 pouces d'épaisseur, et la tache se rapprochait de la rive.

Le fond était jonché de mollusques morts. C'est la raison pour laquelle il était remonté, et il n'avait même pas vu le pétrole. Nous ne pouvions pas voir le pétrole du bateau. Il se situait sous la surface de l'eau. Une grande partie de ce pétrole coulait au fond, emportant avec lui tous les mollusques et crustacés.

**Le président :** Merci. La parole est à vous monsieur Wilson.

**Ross Wilson, directeur de l'intendance, Première Nation Metlakatla :** Bonjour. Avant de commencer, je veux vous présenter Sm'oogyit Clarence Nelson et Sm'oogyit Mike Elk, à ma droite. Ils appuient l'exposé de la Première Nation Metlakatla.

La Metlakatla Stewardship Society a ouvert ses portes en 2012 avec le mandat clair de représenter la nation, le conseil, dans le cadre des initiatives d'intendance.

Ce mandat est très clair et précis. Il s'agit d'un programme pour le compte du conseil de gestion de Metlakatla, et le mandat permet à la Stewardship Society d'être consultée et d'être entendue relativement aux initiatives d'intendance. L'exigence de consentement vient du conseil de gestion de Metlakatla, et non de la Stewardship Society. Nous nous concentrons uniquement sur les intérêts en matière d'intendance.

Les membres de Metlakatla continuent d'occuper leur territoire et d'y récolter des ressources, et ce territoire s'étend de la rivière Copper jusqu'à l'océan et au détroit d'Hécate, au détroit de Granville et au nord jusqu'à Stewart, en Alaska, et à Observatory Inlet.

It just so happens that the territory includes the Highway 16 and the CN rail corridor, the export terminals in the Port of Prince Rupert, and the marine shipping routes that travel north into the Hecate Strait. Metlakatla territory has become the epicentre of north coast traffic and commerce.

Given Metlakatla's strategic location and its stewardship mandate, the Stewardship Society faces a huge workload and, with leadership support, we have built a department to oversee and manage the mandate. As an example of a fraction of our work, in the past seven years, the Stewardship Society has finalized nation-specific and bilateral marine use plans with B.C. and Canada; provided input and leadership on 23 environmental assessment and major project reviews; negotiated to be the environmental monitors of the Pacific Northwest LNG Project, in partnership with Lax Kw'alaams; began work on a reconciliation framework agreement with Canada, and specifically, that's the OPP; have been recognized by the Crown Indigenous Relations and Northern Affairs Canada to contribute to the federal initiative to establish an Indigenous-led centre for expertise on cumulative effects management.

Despite our successes, during my time as the Director of the Metlakatla Stewardship Society, we have witnessed vulnerabilities in the face of some scary events. These include the grounding of a coal ship in the outer harbour, which happened in the middle of a sunny day with two pilots aboard; the derailment of a train along the Skeena River; a barge engulfed in flames being towed in circles just beyond Metlakatla Village, and this barge burned for three days.

In each of these incidents, Metlakatla was not notified, nor part of the coordinated response, and not part of addressing and monitoring for any ongoing impacts. From the Stewardship Society perspective, regardless of what happens with Bill C-48, we have so much more we need to do to protect, manage, and sustain the north coast waters.

First, we must focus on prevention. To Metlakatla, prevention means we must work meaningfully at a government-to-government level, between First Nations, British Columbia, and federal government, which includes all nine ministries and the Port of Prince Rupert.

Beyond prevention, First Nations are most often the first to respond and the most likely to be impacted by a major incident, therefore First Nations must lead preparation for, and be properly equipped to be the first to respond to, a marine incident.

Il se trouve que le territoire comprend la route 16 et le corridor ferroviaire du CN, les terminaux d'exportation du port de Prince Rupert et les voies de navigation vers le nord jusqu'au détroit d'Hécate. Le territoire de Metlakatla est devenu l'épicentre du trafic et du commerce sur la côte septentrionale.

Compte tenu de l'emplacement stratégique de Metlakatla et de son mandat d'intendance, la Stewardship Society fait face à une énorme charge de travail et, avec le soutien du leadership, nous avons mis sur pied un service chargé de surveiller et de gérer l'exécution du mandat. À titre d'exemple d'une fraction de notre travail, au cours des sept dernières années, la Stewardship Society a achevé des plans d'utilisation du milieu marin nationaux et bilatéraux avec la Colombie-Britannique et le Canada; elle a appuyé et dirigé 23 évaluations environnementales et examens de grands projets; elle a négocié sa participation à la surveillance environnementale du projet de gaz naturel liquéfié Pacific Northwest, en partenariat avec Lax Kw'alaams; elle a commencé à travailler à un accord-cadre de réconciliation avec le Canada, et il s'agit plus précisément du PPO; elle a été reconnue par Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada pour contribuer à l'initiative fédérale visant à établir un centre d'expertise sur la gestion des effets cumulatifs dirigé par les Autochtones.

Malgré nos réussites, pendant que j'étais directeur de la Metlakatla Stewardship Society, nous avons été témoins d'épisodes de vulnérabilité face à certains événements effrayants. Il s'agit notamment de l'échouement d'un navire charbonnier dans l'avant-port, qui s'est produit en pleine journée ensoleillée avec deux pilotes à bord; le déraillement d'un train le long de la Skeena; une barge détruite par les flammes et remorquée à l'intérieur de cercles juste au-delà du village de Metlakatla, et cette barge a brûlé pendant trois jours.

Lors de chacun de ces incidents, la Première Nation de Metlakatla n'a pas été avisée, n'a pas fait partie de l'intervention coordonnée, ni de l'examen et de la surveillance des répercussions continues. Du point de vue de la Stewardship Society, peu importe ce qui se passe avec le projet de loi C-48, nous avons tellement plus à faire pour protéger, gérer et maintenir les eaux de la côte Nord.

Premièrement, il faut mettre l'accent sur la prévention. Pour les Metlakatla, la prévention signifie que nous devons travailler sérieusement de gouvernement à gouvernement, entre les Premières Nations, la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral, ce qui comprend les neuf ministères et le port de Prince Rupert.

Au-delà de la prévention, les Premières Nations sont le plus souvent les premières à intervenir et les plus susceptibles d'être touchées par un incident majeur. Par conséquent, les Premières Nations doivent diriger la préparation aux incidents et être bien équipées pour être les premières à intervenir en cas d'incident maritime.



Finally, should an accident occur, our ability to monitor the outcomes and support our communities to recover will be paramount. To do what I have just spoken to, we need a mandate and dedication from the federal and provincial governments, and we need the tools and capacity to carry out over a long term. Not just in the next year or the next election cycle, but as a new, integrated approach to managing our oceans together for long-term health and sustainability for our waters and north coast people.

**The Chair:** Thank you, Mr. Wilson.

Mr. Hughes.

**Robert Hughes, Commercial Fisherman, Lax Kw'alaams, as an individual:** Good morning. I'm here representing our commercial fishermen at the Lax Kw'alaams Band here. I've been a fisherman for the past 40 years. I also sit on the North Coast Area C Harvest Committee representing the north coast commercial fishermen.

Today, I am here to speak on the state of the fisheries that we face on the north coast, and the problems our Lax Kw'alaams members deal with yearly. Our band has a fleet of 70 to 80 boats still in the commercial fishery, compared most other bands, that only have a handful left.

When commercial fishing opens, DFO opens it only for a few hours, which results in our members being out fishing trying to make enough just to qualify for EI benefits. Some of our fishermen have only made the bare minimum to collect. As a result, the majority of our fleet, around 98 per cent, do not have insurance on their boats. We cannot survive on the amount of time we get to commercial fish. The past four or five years on the north coast have been a disaster.

DFO's plan is to close down commercial fishing and hope that the salmon will return to the spawning grounds. There just is not enough enhancement to rebuild the stocks. The Americans in the north and the south have been doing it for years. The Alaska state fisheries have just announced a record 213 million that are expected to return this year. What is wrong with this picture? Maybe DFO needs to take lessons from the Americans, because what they are doing is obviously not working.

We used to be able to gillnet halibut and troll under one licence, but now you need a licence for each fishery, which our fishermen can't afford. Corporate companies are buying them up. What is government doing to stop this? It should be an owner operator, not armchair fishermen who don't fish, but lease the quota or licences out. Our fishermen are being monitored to

Enfin, en cas d'accident, notre capacité de faire le suivi des conséquences et d'aider nos collectivités à se rétablir sera primordiale. Pour faire ce dont je viens de parler, nous avons besoin d'un mandat et d'une détermination de la part des gouvernements aux niveaux fédéral et provincial. Nous avons également besoin des outils et de la capacité nécessaires pour mener cela à bien à long terme. Non seulement au cours de la prochaine année ou du prochain cycle électoral, mais aussi dans le cadre d'une nouvelle approche intégrée de la gestion collective de nos océans pour la santé et la durabilité à long terme de nos eaux et des habitants de la côte Nord.

**Le président :** Merci, monsieur Wilson.

Monsieur Hughes, je vous en prie.

**Robert Hughes, pêcheur commercial, Lax Kw'alaams, à titre personnel :** Bonjour. Je suis ici en qualité de représentant des pêcheurs commerciaux de la bande des Lax Kw'alaams. Je suis pêcheur depuis 40 ans. Je siège également au North Coast Area C Harvest Committee, qui représente les pêcheurs commerciaux de la côte Nord.

Aujourd'hui, je suis ici pour parler de l'état des pêches sur la côte Nord et des problèmes auxquels nos membres Lax Kw'alaams font face chaque année. Notre bande dispose encore d'une flottille de 70 à 80 bateaux de pêche commerciale, tandis que la plupart des autres bandes n'en ont plus qu'une poignée.

Lorsque la pêche commerciale est ouverte, le ministère des Pêches et des Océans, le MPO, ne l'ouvre que pour quelques heures, ce qui fait que nos membres pêchent dans le but d'essayer de gagner suffisamment pour être admissibles aux prestations d'assurance-emploi. Certains de nos pêcheurs n'ont gagné que le strict minimum à cet effet. Par conséquent, la majorité des bateaux de notre flotte, soit environ 98 p. 100, ne sont pas assurés. Nous ne pouvons pas survivre avec le temps qui nous est accordé pour la pêche commerciale. Sur la côte Nord, les quatre ou cinq dernières années ont été catastrophiques.

Le projet du MPO est de fermer la pêche commerciale et d'espérer que le saumon retournera dans les frayères. Il n'y a tout simplement pas assez d'améliorations pour reconstituer les stocks. Les Américains au nord et au sud le font depuis des années. Les pêches de l'État de l'Alaska viennent d'annoncer qu'un nombre record de 213 millions de poissons devraient revenir cette année. Cherchez l'erreur! Le MPO a peut-être des leçons à recevoir des Américains, car ce qu'il fait ne fonctionne manifestement pas.

Auparavant, nous pouvions pêcher le flétan à la traîne au filet maillant avec un seul permis, mais maintenant, il faut un permis pour chaque pêcherie, ce que nos pêcheurs ne peuvent pas se permettre. Les pêcheries sont achetées par des entreprises. Que fait le gouvernement pour mettre fin à cela? Il devrait s'agir de propriétaires exploitants et non pas de pêcheurs de salon qui

death, with all the costs of this being on the backs of the fishermen.

DFO fees have been the same all these years; there have been meetings with DFO to lower these fees, with no success. DFO has been trying to implement a quota system for the commercial fishermen. We on the north coast are totally against this. If this is done, the corporations will buy most of the fishermen out, control it and pay whatever price they want.

Each and every year, fuel prices continue to rise; government has done nothing to help out the north coast. Why is oil shipped to the U.S. to be refined then shipped back to Canada, and it ends up we pay a whole lot more? What is wrong with this picture? We have all the resources in our own country; we shouldn't be paying these high prices. What is the government's plan to change this?

Back to the issue of commercial fishing, we are lucky to get a few hours each week; one day of fishing, maybe two, if we are lucky. In all fairness, if we are tied to the dock we think that the sports sector should be tied up as well. Right now, they are out seven days a week, every week. How many sport licences are issued each year? I was told once by a friend of mine who used to work with DFO that there were over 200,000 issued in the province of B.C. How much harm is being done when thousands of anglers alone fish in the Skeena?

A lot of the salmon will be snagged, which then tires them out, making it easier for predators to catch them. When I say predators, I mean seals; there is an overpopulation of seals and sea lions on the north and south coast. The seals used to be at the mouth of the Skeena River, and now they are spotted all the way up to Terrace. Can you imagine how much salmon they are getting on the way to the spawning grounds? When the salmon return to the ocean, you can imagine how many are caught when they are coming back out.

This is a huge issue, the seals and the sea lions. They are chasing all the fish, including herring, which have a massive impact on returning stocks. There needs to be a cull on seals, but once again DFO is dragging their behinds on this.

**The Chair:** We're almost at the end, there.

**Mr. Hughes:** DFO and government officials have been sent a proposal from the Pacific Balance Pinniped Society to work on the issue of seals. However, it looks to me like government and DFO are scared of the all the environmental groups. Even when we fish on the outside waters, there are around three, four, five

ne pêchent pas, mais qui louent le quota ou les permis. Nos pêcheurs sont surveillés à mort et ce sont eux qui assument tous les coûts.

Les droits exigés par le MPO n'ont pas changé depuis des années; il y a eu des réunions avec le ministère pour réduire ces droits, sans succès. Le MPO a essayé de mettre en œuvre un système de quota pour les pêcheurs commerciaux. Sur la côte Nord, nous sommes tout à fait contre. Si cela se fait, les sociétés vont acheter la plupart des pêcheries, les contrôler et payer aux pêcheurs le prix qu'elles veulent.

Chaque année, le prix du carburant continue d'augmenter, le gouvernement n'a rien fait pour aider la côte Nord. Pourquoi le pétrole est-il expédié aux États-Unis pour être raffiné, puis réexpédié au Canada, ce qui fait que nous payons beaucoup plus cher? Qu'est-ce qui cloche ici? Nous avons toutes les ressources dans notre propre pays; nous ne devrions pas payer ces prix élevés. Quel est le projet du gouvernement pour changer cela?

Pour revenir à la question de la pêche commerciale, nous devons nous estimer heureux d'obtenir quelques heures par semaine; une journée de pêche, peut-être deux, si nous avons de la chance. En toute justice, si nous sommes assignés à quai, nous pensons que le secteur de la pêche sportive devrait l'être aussi. À l'heure actuelle, ces pêcheurs sortent sept jours par semaine, chaque semaine. Combien de permis de pêche sportive sont délivrés chaque année? Un de mes amis qui travaillait pour le MPO m'a dit qu'il y avait plus de 200 000 permis délivrés dans la province de la Colombie-Britannique. Quels sont les dégâts provoqués rien que par ces milliers de pêcheurs à la ligne dans la Skeena?

Beaucoup de saumons seront accrochés, ce qui les fatiguera et permettra aux prédateurs de les attraper plus facilement. Quand je parle de prédateurs, je pense aux phoques; il y a une surpopulation de phoques et d'otaries sur les rives nord et sud. Autrefois, les phoques se trouvaient à l'embouchure de la rivière Skeena et maintenant, ils sont repérés jusqu'à Terrace. Pouvez-vous imaginer le nombre de saumons capturés par ces phoques lors de leur migration jusqu'aux frayères? Et la même chose se produit lors de leur retour vers l'océan.

Il s'agit d'un énorme problème, celui des phoques et des otaries. Ils chassent tous les poissons, y compris le hareng, qui a un impact énorme sur le retour des stocks. Il faudrait procéder à un abattage sélectif des phoques, mais encore une fois, le MPO traîne les pieds.

**Le président :** Nous sommes presque à la fin de votre temps de parole.

**M. Hughes :** Le MPO et les représentants du gouvernement ont reçu une proposition de la Pacific Balance Pinniped Society pour travailler sur la question des phoques. Toutefois, il me semble que le gouvernement et le MPO ont peur de tous les groupes environnementaux. Même lorsque nous pêchons dans les

seals ripping the fish right out of our nets. They leave big holes in the nets, which are so expensive to repair. A cull would greatly enhance the amount of the salmon returning to the river to spawn. There has to be a balance to the ecosystem.

There are many issues we have with DFO and mismanagement of the fishery; another is how our Lax Kw'laams fishermen have been targeted after we lost our court case against DFO. Since then, our boats have been unfairly harassed and targeted. For example, my son was charged with an offence that didn't make it to court. The Fisheries officer had falsified the evidence, so the Crown didn't proceed with the charges. Another example, a Fisheries officer boarded a boat that had a father and his 10-year-old son aboard and pulled his gun without provocation.

**The Chair:** Thirty seconds left, Mr. Hughes.

**Mr. Hughes:** I'm just about done.

Charges were laid, it went to court and was tossed out. There is no trust between the fishermen and DFO.

Our people are slowly starting to heal after many years of racial discrimination, mental and physical abuse endured at residential schools and Indian day schools. We have survived on sea resources and we want it to continue. There are many opportunities that could be developed in our territory; our people should be the ones to decide this or have a say. We want to provide our own solution to what's happening in the land of the Nine Allied Tribes and Metlakatla.

I'll just cut it short. In conclusion, there is a lot of work that needs to be done to bridge the gap between our fisherman and DFO. We have met before and are willing to meet again. I just hope that it doesn't fall on deaf ears once again.

**The Chair:** I understand . There are a lot more issues here than C-48, it seems.

**Mr. Hughes:** Yes. It sort of ties in, even with our oil and gas.

**The Chair:** We'll get to questions, sir.

Senator Miville-Dechêne.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you Mr. Chair.

eaux extérieures, il peut y avoir trois, quatre ou cinq phoques qui arrachent le poisson de nos filets. Ils font de gros trous dans les filets, qui coûtent très cher à réparer. Un abattage sélectif améliorerait grandement la quantité de saumons qui retournent frayer dans la rivière. Il faut qu'il y ait un équilibre dans l'écosystème.

Nous avons de nombreux problèmes avec le MPO et la mauvaise gestion des pêches. Il y a aussi la façon dont les pêcheurs Lax Kw'alaams ont été pris pour cible après que nous ayons perdu notre procès contre le ministère. Depuis, nos bateaux ont été injustement harcelés et pris pour cible. Par exemple, mon fils a été accusé d'une infraction qui n'a pas été jusqu'au tribunal. L'agent des pêches avait falsifié la preuve, de sorte que la Couronne n'a pas porté les accusations. Autre exemple, un agent des pêches est monté à bord d'un bateau sur lequel se trouvaient un père et son fils de 10 ans et a sorti son arme sans provocation.

**Le président :** Il vous reste 30 secondes, monsieur Hughes.

**M. Hughes :** J'ai presque terminé.

Des accusations ont été portées, l'affaire a été portée devant les tribunaux et a été rejetée. Il n'y a pas de confiance entre les pêcheurs et le MPO.

Notre peuple commence lentement à guérir après de nombreuses années de discrimination raciale, de violence physique et psychologique subie dans les pensionnats et les externats indiens. Nous avons survécu grâce aux ressources de la mer et nous voulons que cela continue. Il y a de nombreuses possibilités qui pourraient être exploitées sur notre territoire; c'est notre peuple qui devrait décider, ou avoir son mot à dire. Nous voulons proposer notre propre solution à ce qui se passe sur les terres des Nine Allied Tribes et des Metlakatla.

Je vais m'arrêter ici. En conclusion, il y a beaucoup de travail à faire pour établir un pont entre nos pêcheurs et le MPO. Nous nous sommes déjà rencontrés et nous sommes prêts à recommencer. J'espère seulement que nos interlocuteurs ne feront pas la sourde oreille une fois de plus.

**Le président :** Je comprends. Il semblerait que cela pose beaucoup plus de problèmes que le projet de loi C-48.

**M. Hughes :** Oui. Il y a un lien, même avec notre pétrole et notre gaz.

**Le président :** Nous allons passer aux questions monsieur.

La sénatrice Miville-Dechêne a la parole.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Merci, monsieur le président.

This is a question for Mr. Hughes. I understand from your presentation that you're saying you need other projects to get out of poverty, and I suppose you may be referring to the pipelines, but I want to be sure of that.

I think you are the brother-in-law of Calvin and John Helin of Eagle Spirit?

**Mr. Hughes:** Yes, I am.

**Senator Miville-Dechêne:** So are you investing in Eagle Spirit, and how do you reconcile fisheries with the oil industry? Some fishermen are really against this project.

**Mr. Hughes:** Well, I'm not working with Eagle Spirit or on their payroll. They're my brothers-in-law. I'm representing our commercial fishermen. I understand there are two sides; a side against and a side for. What I say is, "Let our people decide."

As an individual, I can't tell other people what to do, or any other leaders what to do. It's their personal opinion, and I have mine.

The bottom line is, with the way oil and gas prices are going through the roof, our guys aren't going to be able to afford to go out. It's just you're damned if you do it this way and you're damned if you do it that way. I'm here to relay the issues of our fishermen and how they relate to oil and gas.

**Senator Miville-Dechêne:** Absolutely, and you did it so very well. I'm wondering how we can reconcile your vision and the vision of Mr. Gary Reece, who said that the community is not in abject poverty; that there are challenges. There seems to be many opinions on the poverty level of the Lax Kw'alaams.

**Mr. Hughes:** He didn't talk about our fishermen. He talked about the people at the fish plant. I was part of that group, a former elected councillor. I was on council for 16 years, until four years ago. I was instrumental in getting that plant rebuilt to hire more workers. I brought the pick fee program to the village, when that came out, and that developed into us owning our own drag fish boat and putting our people to work. That was a huge help to our people.

Our shore workers work maybe six to eight months out of the year, but then, too, they just work to get enough EI stamps to survive the rest of the year. Nobody is getting rich, but they make enough to survive.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you.

Ma question s'adresse à M. Hughes. Je crois comprendre, d'après votre exposé, que vous dites avoir besoin d'autres projets pour sortir de la pauvreté et je suppose que vous parlez des pipelines, mais je veux m'en assurer.

Je crois que vous êtes le beau-frère de Calvin et de John Helin, d'Eagle Spirit?

**M. Hughes :** Oui, c'est exact.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Alors, investissez-vous dans Eagle Spirit et comment réconciliez-vous les pêches avec l'industrie pétrolière? Certains pêcheurs sont très opposés à ce projet.

**M. Hughes :** Eh bien, je ne travaille pas pour Eagle Spirit et je ne suis pas rémunéré par cette entreprise. Il s'agit de mes beaux-frères. Je représente nos pêcheurs commerciaux. Je comprends qu'il y a deux côtés : un côté contre et un côté pour. Je dis : « Laissons notre peuple décider. »

Comme personne, je ne peux pas dire à d'autres personnes ou à d'autres dirigeants quoi faire. C'est leur opinion personnelle et j'ai la mienne.

En fin de compte, étant donné la hausse vertigineuse des prix du pétrole et du gaz, nos gars ne pourront pas se permettre de sortir. Quoi que l'on fasse on est perdant. Je suis ici pour vous parler des problèmes de nos pêcheurs et de leurs liens avec le pétrole et le gaz.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Absolument, vous l'avez d'ailleurs fort bien fait. Je me demande comment nous pouvons concilier votre point de vue et celui de M. Gary Reece, qui a dit que la collectivité n'était pas dans une pauvreté abjecte; qu'il y avait des défis à relever. Il semble y avoir de nombreuses opinions divergentes sur le niveau de pauvreté des Lax Kw'alaams.

**M. Hughes :** Il n'a pas parlé de nos pêcheurs. Il a parlé des gens de l'usine de transformation du poisson. Je faisais partie de ce groupe, je suis un ancien conseiller élu. J'ai siégé au conseil pendant 16 ans, cela a pris fin il y a 4 ans. J'ai joué un rôle clé dans la reconstruction de cette usine afin d'embaucher plus de travailleurs. J'ai apporté le programme de tarification des prises au village, quand il a été lancé, et cela nous a amenés à posséder notre propre bateau de pêche à la drague et à mettre les gens au travail. Cela a beaucoup aidé notre peuple.

Nos travailleurs à terre travaillent peut-être de six à huit mois par an, mais eux aussi travaillent uniquement pour obtenir suffisamment de timbres d'assurance-emploi pour survivre le reste de l'année. Personne ne s'enrichit, mais ils gagnent assez pour survivre.

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

**Senator Patterson:** Mr. Clifton, thank you for telling us about your experiences, the hereditary chief and the fishermen. You told us about the disasters on the coast, the *Zalinski*, the *Queen of the North*, the accident at Wilson Rock.

Bill C-48 is about heavy oil, about bitumen. I don't believe any of those vessels were carrying that product, so my question is this: Bill C-48, if it passes, wouldn't have done anything to prevent these accidents that you described; is that fair to say?

**Mr. Clifton:** You're saying that it's a different oil altogether. One is bunker C, and the other one is fuel with a bit of oil. Those ships carry that bunker C, and that was a big problem. I did a lot of research on it. A lot of that oil they're going to ship down, they're going to mix with a condensate to thin it so it can run easily.

**The Chair:** They mix it with regular light crude, yes.

**Mr. Clifton:** Yes. That in itself is another thing altogether. That's a really deadly poison, that condensate.

**Senator Patterson:** I'm just asking, would you agree that Bill C-48 doesn't cover the vessels in the accidents you talked about?

**Mr. Clifton:** No, not all of it. Just the heavy oil.

**The Chair:** The big tankers.

**Senator Patterson:** Ms. Fraser, you've talked about the fact that basing economies on resource extraction does not work. We in the Senate have to represent all of Canada. We were just in some western communities last week. We heard that there's 130,000-plus workers out of work in Alberta who are dependent on what you call the resource-extraction industry. They say that there's a growing demand for oil, according to the world forecast by the International Energy Agency, up to 2040. That oil is valuable to those people who work in extraction industries in Alberta.

Do you have any sympathy for all those people in Alberta who have lost their jobs and are struggling because their resources are landlocked and can't get to the hungry Asian markets? Do you have any sympathy for those people?

**Ms. Fraser:** Of course, I have sympathy for people whose livelihoods can be taken away from them. I'm worried about our waters that surround us. I could put the same question to them, in that we depend on it for more than money.

**Le sénateur Patterson :** Monsieur Clifton, merci de nous avoir fait part de vos expériences et de nous avoir parlé du chef héréditaire et des pêcheurs. Vous avez évoqué les désastres sur la côte, du *Zalinski*, du *Queen of the North*, de l'accident de Wilson Rock.

Le projet de loi C-48 porte sur le pétrole lourd et le bitume. Je crois qu'aucun de ces navires ne transportait ce produit, ma question est donc la suivante : est-il juste de dire que le projet de loi C-48, s'il était adopté, n'aurait rien fait pour prévenir les accidents que vous avez décrits?

**M. Clifton :** Vous dites que c'est un pétrole complètement différent. L'un est le bunker C et l'autre est constitué de carburant avec un peu de pétrole. Ces navires transportent le bunker C, et cela a été un gros problème. J'ai fait beaucoup de recherche à ce sujet. Une grande partie du pétrole expédié sera mélangé à un condensat pour le diluer afin qu'il s'écoule facilement.

**Le président :** Ils le mélangent avec du pétrole brut léger ordinaire, oui.

**M. Clifton :** Oui. C'est une autre paire de manches. C'est vraiment un poison mortel, ce condensat.

**Le sénateur Patterson :** Je vous demande simplement si vous êtes d'accord pour dire que le projet de loi C-48 ne couvre pas les navires impliqués dans les accidents dont vous avez parlé?

**M. Clifton :** Non, pas tout. Seulement le pétrole lourd.

**Le président :** Les gros pétroliers.

**Le sénateur Patterson :** Madame Fraser, vous avez dit que le fait de fonder les économies sur l'extraction des ressources ne fonctionne pas. Au Sénat, nous devons représenter tout le Canada. Nous sommes allés dans certaines collectivités de l'Ouest la semaine dernière. Nous avons entendu qu'il y a plus de 130 000 travailleurs sans emploi en Alberta qui dépendent de ce que vous appelez l'industrie de l'extraction des ressources. Selon les prévisions mondiales de l'Agence internationale de l'énergie, la demande de pétrole augmentera jusqu'en 2040. Ce pétrole est précieux pour les travailleurs des industries extractives de l'Alberta.

Avez-vous de la sympathie pour tous les Albertains qui ont perdu leur emploi et qui éprouvent des difficultés parce que leurs ressources sont enclavées et ne peuvent être acheminées vers les marchés asiatiques avides de pétrole? Avez-vous de la sympathie pour ces gens?

**Mme Fraser :** Bien sûr, j'ai de la sympathie pour les gens qui risquent de perdre leur gagne-pain. Je m'inquiète pour les eaux qui nous entourent. Je pourrais leur retourner la question, en ce sens que nous dépendons de ces eaux et qu'elles nous apportent bien plus que de l'argent.

The issue is not about the money. It should never be about the money. The issue is about our land, how to protect it and what we take from it. If there's no money left, and if you take it away from us because there's an oil spill in the water, what are we going to turn to?

**Senator Simons:** I want to follow up on some of Senator Patterson's questions.

The accidents that Mr. Wilson and Mr. Clifton described took a terrible toll on your marine ecosystem. One of the things that has really shocked me as we've gone through these hearings is to learn how little cleanup capacity there is here, even though you have a lot of marine traffic.

Bill C-48 would bring in these modern, double-hulled tankers, which are probably safer, in a way, than the kinds of ships and boats that are already in these waters. We met with Minister Garneau and asked him, if we pass C-48, will the government be investing more money in marine cleanup capacity here. He basically said no, that if C-48 passes, they won't need that capacity.

So my concern has become that the government may pass C-48, pat itself on the back, say, "There, we've protected your coast," when really your coast is still at risk.

Maybe I can start with Mr. Wilson and Mr. Clifton. What kind of capacity do you need here, now, with the status quo, to keep this coast safe? It seems to me that the Coast Guard and the rescue teams based out of Vancouver are not adequate for the incidents you're already facing.

**Mr. Wilson:** Thank you, senator. Quickly, Metlakatla First Nation, along with the Coastal First Nations Great Bear Initiative, participated in the OPP process. We're fully engaged, and we're addressing those issues half-heartedly, because it's flawed to the benefit —

**Senator Simons:** I just want to clarify: OPP is Ocean Protection Plan?

**Mr. Wilson:** Correct. It's flawed to the point where it supports the federal government's interests to move this thing forward as quickly as possible.

Could you rephrase a certain part of the first question?

**Senator Simons:** My concern is C-48 would ban modern double-hulled tankers, which are probably safer in a lot of ways than some of the smaller boats that are already in these waters. So I wanted to know: one, are you concerned about that, and, two, what we actually need right now for cleanup capacity in these coastal waters?

Ce n'est pas une question d'argent. Cela ne devrait jamais être une question d'argent. Il s'agit de notre territoire, de la façon de le protéger et de ce que nous en tirons. S'il n'y a plus d'argent et si ce territoire nous est retiré parce qu'il y a un déversement de pétrole dans l'eau, vers quoi allons-nous nous tourner?

**La sénatrice Simons :** J'aimerais revenir sur certaines questions du sénateur Patterson.

Les accidents décrits par MM. Wilson et Clifton ont eu des conséquences terribles sur votre écosystème marin. L'une des choses qui m'a vraiment choquée au cours de ces audiences, c'est d'apprendre la faiblesse des capacités de nettoyage ici, alors même qu'il y a beaucoup de trafic maritime.

Le projet de loi C-48 permettrait d'accueillir ces pétroliers modernes à double coque, qui sont probablement plus sécuritaires, en un sens, que les types de navires qui se trouvent déjà dans ces eaux. Nous avons rencontré le ministre Garneau et lui avons demandé, dans l'éventualité où nous adopterions le projet de loi C-48, si le gouvernement investira plus d'argent dans la capacité de nettoyage maritime ici. Il a répondu par la négative, disant que si le projet de loi C-48 est adopté, cette capacité sera inutile.

Je crains donc que le gouvernement adopte le projet de loi C-48, qu'il se pête les bretelles et dise : « Voilà, nous avons protégé votre côte », alors qu'en réalité, votre côte est toujours en danger.

Je pourrais peut-être commencer par MM. Wilson et Clifton. De quel genre de capacité avez-vous besoin ici, maintenant, avec le statu quo, pour assurer la sécurité de cette côte? Il me semble que la Garde côtière et les équipes de sauvetage basées à Vancouver ne sont pas adéquates pour les incidents auxquels vous faites déjà face.

**M. Wilson :** Merci, madame la sénatrice. Rapidement, la Première Nation de Metlakatla et la Coastal First Nations Great Bear Initiative ont participé au processus du PPO. Nous participons pleinement et nous nous attaquons à ces problèmes de front, parce que c'est mauvais pour l'avantage...

**La sénatrice Simons :** J'aimerais simplement préciser : PPO signifie bien le Plan de protection des océans?

**M. Wilson :** C'est exact. Il est tellement biaisé qu'il appuie les intérêts du gouvernement fédéral qui veut faire avancer ce dossier le plus rapidement possible.

Pourriez-vous reformuler une partie de la première question?

**La sénatrice Simons :** Je suis préoccupée par le fait que le projet de loi C-48 interdirait les pétroliers modernes à double coque, qui sont probablement plus sécuritaires à bien des égards que certains des plus petits bateaux qui se trouvent déjà dans ces eaux. Je voulais donc savoir, premièrement, est-ce que cela vous préoccupe et, deuxièmement, de quelle capacité de nettoyage

**Mr. Wilson:** So from the stewardship perspective, if Minister Garneau is correct, the pressure does not stop. Earlier, I made reference to the location of the Prince Rupert Harbour. It is the quickest route to Chicago by rail. It is a day and a half quicker to the orient. That makes it a very heavily trafficked area on the Pacific coast. Whether you're in Vancouver or whether you're in L.A., the ideal location is Prince Rupert Harbour.

DP World has told us they're going to double their cargo container shipping in the next few years. I want to give you an analogy, here. I was reading an article. It talked about the difference in shipping between what's happening in the East Coast compared to the West Coast .

I'll use this room for an example. Over in that corner, you've got coal. Over in that corner, you've got oil, sulphur. And over there, maybe you've got grain. That reflects the size of the area where shipping happens on the East Coast.

In reality, Prince Rupert Harbour is the site where all of those interests and export opportunities come and go. When we talk about a bottleneck, it's right in the Prince Rupert Harbour area. You can't compare the East Coast with the West Coast, specifically with Prince Rupert Harbour.

The pressure is going to be something you can't statistically qualify. With the two incidents I talked about, the coal ship and the burning barge, we don't know whether anything was released into the water.

**The Chair:** We've got to move it along.

Senator Smith.

**Senator Smith:** To testimony regarding Bill C-48, Bill C-69, and the oil and gas business, there is a large group of people who think in a different way than what we've seen this morning, people who represent a large number of the bands throughout Western Canada. They are saying to us, "Get our people out of poverty."

Then we hear today, "We can make enough to survive." We've been hearing today about new sustainable economies. I think all of us recognize the importance and the realities of climate change. I'm just trying to understand, how do you create the balance so that both sides can win? Or is it an unrealistic expectation?

**Mr. Wilson:** Who are you asking?

avons-nous besoin, selon vous, dans ces eaux côtières aujourd'hui?

**M. Wilson :** Donc, du point de vue de l'intendance, si le ministre Garneau a raison, la pression ne cessera pas. J'ai parlé plus tôt de l'emplacement du port de Prince Rupert. C'est l'accès le plus rapide vers Chicago par chemin de fer. C'est une journée et demie de trajet en moins en direction de l'est. Il s'agit donc d'une région de la côte du Pacifique dans laquelle le trafic est très intense. Que vous soyez à Vancouver ou à Los Angeles, le port de Prince Rupert est l'endroit idéal.

Les représentants de DP World nous ont dit qu'ils allaient doubler le nombre de conteneurs de fret expédiés au cours des prochaines années. J'aimerais faire une analogie. Je lisais un article. Il y était question de la différence entre le transport maritime sur la côte Est et sur la côte Ouest.

Je vais utiliser cette salle pour vous donner un exemple. Dans ce coin-là, il y a du charbon. Dans ce coin-là, il y a du pétrole, du soufre. Et là-bas, vous avez peut-être du grain. Cela reflète la superficie de la région concernée par la navigation sur la côte Est.

En réalité, c'est dans le port de Prince Rupert que tous ces intérêts et toutes ces possibilités d'exportation convergent. Lorsque nous parlons d'un goulot d'étranglement, la région du port de Prince Rupert en est un exemple frappant. On ne peut pas comparer la côte Est à la côte Ouest, particulièrement avec le port de Prince Rupert.

La pression ne sera pas mesurable statistiquement. Pour ce qui est des deux incidents dont j'ai parlé, le navire charbonnier et la barge en feu, nous ne savons pas s'il y a eu des déversements dans l'eau.

**Le président :** Nous devons avancer.

Sénateur Smith, je vous en prie.

**Le sénateur Smith :** Pour ce qui est des témoignages concernant le projet de loi C-48, le projet de loi C-69 et le secteur pétrolier et gazier, il y a un grand nombre de personnes qui pensent différemment de ce que nous avons entendu ce matin, des gens qui représentent de nombreuses bandes de l'Ouest canadien. Ils nous disent : « Sortez nos peuples de la pauvreté. »

Puis on nous dit aujourd'hui : « Nous pouvons gagner assez pour survivre. » Nous avons entendu parler aujourd'hui de nouvelles économies durables. Je pense que nous reconnaissons tous l'importance et les réalités des changements climatiques. J'essaie simplement de comprendre comment on peut créer un équilibre pour que les deux parties puissent gagner. Ou est-ce une attente irréaliste?

**M. Wilson :** À qui posez-vous cette question?

**Senator Smith:** Ms. Fraser, Mr. Wilson, whoever wants to answer the question.

**Mr. Wilson:** How do we create the balance? I made some references to the work that would be needed, specifically to stewardship.

We hope that reconciliation will be viewed specifically through stewardship interests. We would work with the federal and provincial governments to look at the interests they have, whether they're in the shipping industry, in the forestry industry, in the mining industry. I can go on and on talking about that, but we don't have a level playing field at the bureaucratic level to do that work.

This could be a long, drawn-out discussion, but if we want to look at how it's going to benefit everybody, you have to look at the pressures that have come through the evolution of Canada.

Let's look at Alberta's interests. This isn't the analogy of "build it and it will come." This is not a field of dreams. If there was an early discussion in Alberta and B.C. to talk about this whole industry, there might have been a solution, but there wasn't. Now, we're seen to be the bad guys to say no to transport of oil, because we're the end of the line here.

**The Chair:** So do you want compensation?

**Mr. Wilson:** No, I'm not talking about that. I'm talking about reconciling this issue of stewardship specifically. I can't talk about the title and rights stuff.

**The Chair:** Senator Cormier.

[Translation]

**Senator Cormier:** The representatives of the Heiltsuk Tribal Council who appeared before our committee said that the incident response capabilities on the West Coast are insufficient, and that the federal and British Columbia governments aren't supporting the establishment of an Indigenous marine response centre.

I was very surprised to hear this, given your knowledge of the land and your understanding of the environmental issues. Ms. Fraser referred to thinking outside the box. In your view, why haven't the governments rallied around the proposal? Do you think that an Indigenous marine response centre would be useful and would help improve the speed and efficiency of the incident response teams?

My question is for anyone who wants to answer it.

**Le sénateur Smith :** À Mme Fraser ou à M. Wilson; à qui désirera y répondre.

**M. Wilson :** Comment établir cet équilibre? J'ai mentionné certaines mesures à prendre, surtout en matière d'intendance.

Nous espérons que la réconciliation reposera avant tout sur la bonne intendance. Nous collaborerions avec les gouvernements fédéral et provincial pour examiner leurs intérêts, que ce soit dans le secteur du transport maritime, de l'industrie forestière ou de l'industrie minière. Je pourrais en parler abondamment, mais sur le plan administratif, nous ne sommes pas sur un pied d'égalité pour effectuer ce travail.

Cette discussion pourrait s'étirer indéfiniment. Cependant, si nous voulons explorer les avantages pour chacun, il faudrait examiner les pressions qui ont été exercées tout au long de l'histoire du Canada.

Examinons les intérêts de l'Alberta. Il ne s'agit pas d'une analogie avec la phrase « si nous les construisons, ils viendront ». Nous ne vivons pas dans les rêves. Si dès le départ on s'était penché sur toute cette industrie, en Alberta et en Colombie-Britannique, nous aurions peut-être une solution aujourd'hui, mais cela ne s'est pas fait. Maintenant, les gens nous regardent de travers parce que nous refusons le transport du pétrole, mais nous sommes les derniers au bout du tracé.

**Le président :** Alors vous voulez une indemnisation?

**M. Wilson :** Non, je ne dis pas cela. Je parle de concilier la question d'intendance. Je ne peux pas parler des titres et des droits.

**Le président :** Sénateur Cormier, à vous la parole.

[Français]

**Le sénateur Cormier :** Des représentants du Heiltsuk Tribal Council qui ont comparu devant notre comité ont mentionné que les capacités d'intervention en cas d'incident sur la côte Ouest ne sont pas suffisantes, et que les gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique n'appuyaient pas la mise en place d'un centre autochtone d'intervention maritime.

J'ai été très étonné d'apprendre cette nouvelle, étant donné la connaissance que vous avez du territoire et votre compréhension des enjeux environnementaux. Mme Fraser parlait de penser « *outside the box* », alors pourquoi, à votre avis, les gouvernements ne se sont-ils pas ralliés autour de cette proposition? Croyez-vous qu'un centre autochtone d'intervention maritime serait pertinent et contribuerait à améliorer la rapidité et l'efficacité des équipes d'intervention en cas d'incident?

Ma question s'adresse à qui veut y répondre.



[English]

**Mr. Wilson:** Yes.

**Senator Cormier:** That was an easy one. Thank you very much, sir.

**The Chair:** Senator Gagné.

**Senator Cormier:** Perhaps Mr. Clifton wants to answer.

**Mr. Clifton:** An Indigenous response is that we live here right on the ground and on the waters, so we'd be the first people there. That's the answer. All our people on the coast here live close to the water. You can't wait for somebody, like, in Vancouver to come up. There's got to be some work done in that area where we train our own people. We could respond a lot quicker than anybody else.

**The Chair:** Senator Gagné.

**Senator Gagné:** This, again, is a follow-up to Senator Patterson's and Senator Simons' question about having a robust response system here in this region. A witness, Mr. Wim Veldman, testified in Ottawa, and he did talk about the oversight and the response being from the community. He actually said that it would probably be safer for the region if they would allow those oil tankers to come, because at least you'd have that robust response system or capacity in the region to respond to all the spills. I'm just quoting one of the witnesses.

I would like to have comments on that, starting with Ms. Fraser.

**Ms. Fraser:** With regard to response cleanup here in our territories, I did an experiment with the students in my class. We poured cooking oil into the water, and I asked them to clean it up. They were standing right there and watched me do it. We could not clean it up fast enough. We could never get all of the oil out.

Despite where you may place those response units, the question is how quickly are you going to get to the spill and how will you clean it up in an efficient manner? If I gave you a plate of food with one drop of oil on it, would you eat it?

To me, it doesn't seem to make sense, even if you have the response equipment necessary. We are still humans, we are still people. Even if we make errors with the tankers and can respond in time, we still can't compete with the spill.

**The Chair:** Senator Dasko.

[Traduction]

**M. Wilson :** Oui.

**Le sénateur Cormier :** Voilà qui était facile. Merci beaucoup, monsieur.

**Le président :** Sénatrice Gagné, vous avez la parole.

**Le sénateur Cormier :** M. Clifton voudra peut-être répondre à ma question?

**M. Clifton :** Comme nous vivons directement sur les terres et près des eaux, nous serions les premiers arrivés avec une intervention autochtone. Voilà la réponse. Tous nos gens sur la côte vivent près de l'eau. Nous ne pouvons pas attendre que quelqu'un, disons, de Vancouver, vienne pour intervenir. Il faut que nous formions nos gens dans ce domaine. Nous pourrions intervenir bien plus rapidement que n'importe qui d'autre.

**Le président :** Sénatrice Gagné, c'est votre tour.

**La sénatrice Gagné :** Ma question reprend celles des sénateurs Patterson et Simon sur l'établissement d'un système d'intervention efficace dans cette région. À Ottawa, un témoin, M. Wim Veldman, nous a parlé de confier la surveillance et l'intervention à la communauté. Il a en fait indiqué que ce serait beaucoup plus sûr pour la région dans le cas où l'on permettrait aux pétroliers de circuler; nous aurions au moins un bon système ou de bonnes capacités d'intervention dans la région en cas de déversement. Je ne fais que mentionner ce qu'un témoin nous a dit.

Je voudrais que vous nous disiez ce que vous en pensez. Commençons par Mme Fraser.

**Mme Fraser :** J'ai mené avec mes étudiants une expérience sur le nettoyage des déversements dans nos territoires. Nous avons versé de l'huile de cuisson dans l'eau et je leur ai demandé de la nettoyer. Ils sont restés là à me regarder faire. Nous ne sommes pas arrivés à le faire assez vite. Nous n'avons pas réussi à retirer toute l'huile.

Peu importe où se trouvent ces unités d'intervention, la question est la même : pourront-elles parvenir sur les lieux rapidement et les interventions de nettoyage seront-elles efficaces? Si je vous servais un repas sur lequel se trouve une seule goutte de pétrole, le mangeriez-vous?

Je n'y vois aucune logique, même si nous disposons de l'équipement de nettoyage nécessaire. Nous sommes humains. Si quelqu'un commet une erreur sur un pétrolier, même si nous intervenons à temps, nous ne pourrions jamais remporter la lutte contre les déversements.

**Le président :** Sénatrice Dasko, vous avez la parole.

**Senator Dasko:** First of all, I appreciate the importance of fishery, so don't assume that I don't think it is important. Councillor Fraser, your comment about Spirit Bear Lodge kind of perked my interest.

Is tourism part of your vision of the future? Does the passing this bill have any relationship to development of tourism?

**Ms. Fraser:** Absolutely. Ecotourism has been growing in our community, and it's added to our community in so many ways. We've had people coming to our community from Germany and Italy and all over the world. They come to see our bears and our whales. They come to see all the wildlife and how all of those things depend on each other for survival.

If we have an oil spill that affects one part of that, it affects the whole thing. It will always come back and affect us. You're speaking about the economy, but it affects us personally. The economy is just a small part of it, but yes, it would.

**Senator Dasko:** Thank you very much.

**The Chair:** Ms. Fraser, you mentioned in your presentation that resources had been developed "with no compensation for our people." Would compensation for your people persuade you to think differently about the tanker ban?

**Ms. Fraser:** No.

**The Chair:** Why did you mention it then?

**Ms. Fraser:** I mentioned it because it also goes back to consultation. There's always been take, and take, and take, and take. I'm not here asking that you give us something in order for tankers to be able to go through our territories.

**The Chair:** Did you want to add to that, Mr. Clifton?

**Mr. Clifton:** No. I want to respond to the question on response.

**The Chair:** You have about a minute.

**Mr. Clifton:** When they pumped the oil out of the *Zalinski*, we met with the Coast Guard and we had an agreement that they were going to hire people from our village to work on it. What did they do? After we had this agreement, they turned around and hired their friends, and we were left out in the cold. So I asked them a question, "If there's ever an accident, what are you going to do? Are you going to go chasing up and down the coast looking for the guys that you hired?"

**La sénatrice Dasko :** Je vous dirai d'abord que je reconnais l'importance de la pêche, alors ne pensez pas que cet enjeu ne me tient pas à cœur. Madame Fraser, votre observation au sujet de Spirit Bear Lodge a soulevé mon intérêt.

Envisagez-vous de développer l'industrie touristique? L'adoption de ce projet de loi aura-t-elle une incidence?

**Mme Fraser :** Bien sûr. L'écotourisme connaît un essor dans notre communauté, et a eu des retombées positives à bien des égards. Nous avons accueilli des touristes d'Allemagne, d'Italie et d'ailleurs dans le monde. Ils viennent voir nos ours et nos baleines. Ils viennent observer la faune et comment tous ces éléments dépendent les uns des autres pour leur survie.

Si un déversement de pétrole a des conséquences sur un seul de ces éléments, il en a sur tous les éléments. Les conséquences reviendront toujours et nous en subissons les effets. Vous parlez de retombées sur l'économie, mais ces impacts nous touchent personnellement. L'économie n'en est qu'un facteur parmi tant d'autres, mais oui, il y aurait une incidence.

**La sénatrice Dasko :** Merci beaucoup.

**Le président :** Madame Fraser, vous nous avez dit dans votre allocution que l'on exploite les ressources sans indemniser votre peuple. Une indemnisation inciterait-elle les gens à accepter le passage des pétroliers?

**Mme Fraser :** Non.

**Le président :** Alors pourquoi en avez-vous parlé?

**Mme Fraser :** Je l'ai mentionnée, parce qu'elle concerne aussi la consultation. On a toujours pris, et pris, et pris chez nous. Je ne suis pas venue pour vous réclamer une indemnisation pour que nous autorisions le passage des pétroliers.

**Le président :** Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Clifton?

**M. Clifton :** Non. Je voudrais répondre à la question sur l'intervention.

**Le président :** Vous avez environ une minute.

**M. Clifton :** Pour l'opération de nettoyage de l'épave du *Zalinski*, nous avons rencontré la Garde côtière et nous avons convenu avec elle que des gens de notre village seraient engagés. Or, qu'ont fait les responsables? Après avoir conclu cette entente, ils ont tourné les talons et ont embauché leurs amis. Nous n'avons rien eu. Je leur ai alors demandé ce qu'ils feraient en cas d'accident. Allaient-ils courir le long de la côte pour retrouver les gars qu'ils avaient embauchés?

The other thing, too, during that time when we were talking to them, they went and came up with what they called “world-class response team.” They never did nothing. They just added that to make themselves look better.

**The Chair:** Mr. Wilson, did you wish to add something?

**Mr. Wilson:** I’ll respond to Senator Gagne’s question.

**The Chair:** Sure.

**Mr. Wilson:** You have to look at the bigger picture and look at whether it’s a certain size tanker or just a cargo ship. The incidents we’ve heard about, not only the coal ship but the *Queen of the North* and the *Nathan E. Stewart*, had nothing to do with size of ship. It had everything to do with training, certification, and the regulations for those running the ships within these waters.

When we talk about stewardship interests, these are the kinds of questions we want to engage in. We want to make sure that if there is something that is going to come our way, we can participate to ensure that not only the people who are going to work on the ships are certified, but also that they’re going to use local people to do this work.

**The Chair:** So you’re saying that if the tanker ban does not pass and tankers do end up here, what’s important is that local people are involved in the solution to the problem?

**Mr. Wilson:** Don’t misrepresent what I’m saying, please.

**The Chair:** I’m trying not to. I’m just trying to —

**Mr. Wilson:** I’m specifically talking about stewardship, as I’ve always said.

**The Chair:** Okay.

**Mr. Wilson:** If we were to be at the table to discuss the many moving parts that relate to the shipping industry, certification and regulations would be one of them.

**The Chair:** Thank you very much. I appreciate it.

Mr. Clifton?

**Mr. Clifton:** I have a question. I’m not sure which one of the ladies here mentioned it —

**The Chair:** You have a question of one of us? This is a new thing, here. Go ahead; we’re going to try it out, Mr. Clifton.

De plus, pendant nos discussions, ils nous ont parlé d’une « équipe d’intervention de classe mondiale ». Ils n’ont rien fait. Ils ont dit cela juste pour se donner meilleure contenance.

**Le président :** Monsieur Wilson, vous avez quelque chose à ajouter?

**M. Wilson :** Je vais répondre à la question de la sénatrice Gagné.

**Le président :** Bien sûr.

**M. Wilson :** Il faut considérer la situation dans son ensemble et tenir compte de la taille du bâtiment. Il y a une différence entre un pétrolier d’une certaine taille ou un navire de charge. Les causes des incidents dont on nous a parlé, non seulement celui du cargo charbonnier, mais ceux du *Queen of the North* et du *Nathan E. Stewart*, n’avaient rien à voir avec la taille de ces navires. Elles étaient liées à la formation, à la certification et à la réglementation nécessaires pour ceux qui opèrent dans ces eaux.

Voilà le genre de questions à aborder en parlant d’intendance. Il faut qu’on nous autorise à garantir non seulement que les opérateurs des navires qui passeront par chez nous seront dûment certifiés, mais qu’on embauchera des gens de la région.

**Le président :** Donc vous nous dites que si l’interdiction d’accès aux pétroliers est rejetée et que ces navires passent par ici, vous tenez à ce que les gens de la région participent à la résolution du problème?

**M. Wilson :** Ne déformez pas mes propos, je vous prie.

**Le président :** Ce n’était pas mon intention. J’essaie simplement de...

**M. Wilson :** Je parle uniquement d’intendance, comme je l’ai toujours dit.

**Le président :** D’accord.

**M. Wilson :** Si nous nous réunissions pour discuter des multiples variables du transport maritime, la certification et les règlements en feraient partie.

**Le président :** Merci beaucoup. Je vous remercie.

Monsieur Clifton?

**M. Clifton :** J’ai une question à poser. Je ne me rappelle pas exactement laquelle de ces dames a mentionné...

**Le président :** Vous avez une question à nous poser? C’est nouveau. Allez-y, monsieur Clifton, nous allons tenter l’expérience.

**Mr. Clifton:** She said if Bill C-48 doesn't come, if it's —

**Senator Gagné:** Oil tankers are allowed?

**Mr. Clifton:** Yes. You're saying that if it doesn't pass, double-hulled tankers are going to be allowed. Those were your words exactly.

**Senator Gagné:** Actually, I was just quoting a witness who said that the western B.C. coast would probably be better off, if ever they did allow oil tankers to come in, because there would be more capacity to respond to any spills or to anything.

That was not my view. I just mentioned that that was the view of one of the witnesses.

**The Chair:** We've heard that in testimony.

With that, we have to end this. We have another group that needs 45 minutes here as well, and then another group after that, so thank you very much.

Ms. Fraser? I'm trying to do the best I can.

**Ms. Fraser:** I know.

**The Chair:** You're pushing the limits here.

**Ms. Fraser:** I know. I understand.

I just want to say, coming back to that question of compensation, that compensation does not just mean money. Compensation means being heard.

I also have a note passed to me here, that, if you ask First Nations on our coast to be first responders, even if they are well equipped, it would be highly disrespectful to expose them to the carcinogenic hydrocarbons from the crude.

**The Chair:** Thank you.

For our third panel this morning, we are pleased to welcome, from the Old Massett Village Council, Donald Edgars, Chief Councillor; from the Wuikinuxv Nation, Dan Smith, Tribal Manager; from the Nuxalk Nation, Blair Mack, Councillor, and from the Village of Port Clements, Teri Kish, Councillor and Deputy Mayor.

Thank you very much for attending our meeting. We will now hear from our witnesses, starting with Mr. Edgars.

Please try and keep it to five minutes, and then we will have more time for discussion. There were a few things left unsaid

**M. Clifton :** Elle a dit que si le projet de loi C-48 est rejeté, s'il est...

**La sénatrice Gagné :** Si l'accès aux pétroliers est accordé?

**M. Clifton :** Oui. Vous nous disiez que si le projet de loi n'est pas adopté, les pétroliers à double coque pourraient naviguer ici. C'est exactement ce que vous avez dit.

**La sénatrice Gagné :** En réalité, je citais un témoin qui nous avait dit qu'il vaudrait mieux accorder l'accès aux pétroliers sur la côte ouest de la Colombie-Britannique, parce qu'il y serait plus facile d'intervenir en cas de déversement ou d'autres incidents.

Je ne présentais pas mon point de vue personnel. Je mentionnais simplement l'opinion d'un des témoins.

**Le président :** Nous avons entendu cela pendant les témoignages.

Cela dit, il faut conclure. Nous devons consacrer 45 minutes à un autre groupe, puis à un autre groupe. Alors je vous remercie beaucoup.

Madame Fraser? Je fais vraiment de mon mieux.

**Mme Fraser :** Je sais.

**Le président :** Vous nous placez dans une situation difficile.

**Mme Fraser :** Je sais. Je comprends.

Je voulais juste préciser au sujet de l'indemnisation qu'il ne s'agit pas seulement d'argent. Le dédommagement, c'est aussi le fait de nous écouter.

Quelqu'un m'a passé une note pour que je souligne que si l'on confie à des membres des Premières Nations le rôle de premiers intervenants, on leur manquera de respect en les exposant aux hydrocarbures carcinogènes du pétrole brut.

**Le président :** Merci.

Nous avons le plaisir d'accueillir le troisième groupe de témoins de ce matin. Il s'agit de Donald Edgars, conseiller en chef du Conseil du village d'Old Massett. Nous avons aussi Dan Smith, gestionnaire tribal, Blair Mack, conseiller, ainsi que Teri Kish, conseillère et mairesse adjointe du village de Port Clements.

Merci beaucoup de participer à cette séance. Nous allons maintenant passer la parole à nos témoins, en commençant par M. Edgars.

Je vous prierai de vous en tenir à une allocution de cinq minutes pour que nous ayons ensuite plus de temps

in the last session, which is never good. It's always good to be able to finish the answers.

Mr. Edgars.

**Donald Edgars, Chief Councillor, Old Massett Village Council:** Good morning. Thank you for being here. My name is [*Indigenous language spoken*], which means Never Gives Up. My English name is Donald Edgars.

I kind of wanted to take a different approach with this hearing. At one point, the Haida Nation had over 100,000 people, and we were sent home from Victoria, and we had smallpox in our blankets. We lost 95 per cent of our people. Some of our people didn't even make it home. A lot of them were walking in the water and just dying.

A lot of our people congregated in Skittigit, and the other ones congregated in Old Massett. Then all of our totem poles, all of our ancestors' remains, were taken. They were shipped all around the world to be studied, because they thought we were going to be a dying species. Then our people were sent to residential school, and we feel the trauma from that.

I'm trying to speak from my heart, today.

If we have an oil spill on the coast, it would truly kill our people, because we all live off the land. I'm a commercial clam digger. I harvest seaweed for my family, for other families. I ran for this position knowing money wasn't big for me. I make less than half of what I make when I work, and I do have a full-time position. So it's not about money; it's about changing our lives for our people, for the better.

In our community, for the first time in our history, some of our chiefs were removed from their positions for signing on with oil companies. These are their clan members who have taken them from those positions.

And for us, as Old Massetts, it's not about money. It's about our food source for the winter. If an oil spill ever happens, I don't know what our people would do. Thank you.

**The Chair:** Thank you very much, Mr. Edgars.

Mr. Smith.

**Dan Smith, Tribal Manager, Wuikinuxv Nation:** Thank you, Mr. Chairman.

pour discuter. Au cours de la dernière séance, nous n'avons pas eu le temps de tout entendre. Ce n'est pas bien. Il faut que nous entendions les réponses en entier.

Monsieur Edgars, vous avez la parole.

**Donald Edgars, conseiller en chef, Conseil du village d'Old Massett :** Bonjour. Merci d'être venus. Je m'appelle [*Le témoin s'exprime dans une langue autochtone*], ce qui signifie « Celui qui ne capitule jamais ». En anglais, je m'appelle Donald Edgars.

Je voudrais aborder cette audience sous un autre angle. À un certain moment de son histoire, la nation des Haïdas comptait plus de 100 000 membres. Puis on nous a renvoyés chez nous depuis Victoria avec des couvertures contaminées par le virus de la variole. Nous avons perdu 95 p. 100 de notre population. Bon nombre de nos membres n'ont même pas réussi à rentrer à la maison. Un grand nombre d'entre eux sont morts en marchant dans l'eau.

Une grande partie de notre peuple s'est rassemblée à Skittigit, et le reste s'est retrouvé à Old Massett. Ensuite, on a pris tous nos totems et les restes de nos ancêtres. On les a expédiés un peu partout dans le monde pour les étudier, parce qu'on croyait que notre peuple allait disparaître. Ensuite, on a enfermé nos gens dans des pensionnats, et nous en ressentons encore les traumatismes.

J'essaie de vous parler du fond du cœur aujourd'hui.

Si un déversement de pétrole se produisait sur notre côte, il tuerait vraiment notre peuple, parce que nous nous nourrissons de la terre. Je suis un pêcheur commercial de palourdes. Je récolte des algues marines pour ma famille et pour d'autres familles. Je me suis présenté à ce poste en sachant que je n'allais pas gagner beaucoup d'argent. Mon salaire correspond à la moitié du salaire que je gagne avec mon travail, et c'est un poste à plein temps. Alors ce n'est pas une question d'argent; il est question d'améliorer la vie de nos gens.

Pour la première fois de toute notre histoire, certains chefs de la communauté ont été démis de leurs fonctions pour avoir signé une entente avec des sociétés pétrolières. Les membres de leurs clans les ont retirés de leurs postes.

Chez nous, à Old Massett, ce n'est pas une question d'argent. Nous voulons conserver nos sources de nourriture pour l'hiver. S'il y avait un déversement, je ne sais pas ce que notre peuple ferait. Merci.

**Le président :** Merci beaucoup, monsieur Edgars.

Monsieur Smith, à vous la parole.

**Dan Smith, gestionnaire tribal, nation Wuikinuxv :** Merci, monsieur le président.

I want to say thank you to the hereditary chiefs, to the matriarchs, to the elders, to the young people. What we are talking about is truth. Truth has been spoken here today, and I am hoping that the Senate committee will continue to listen to the truth and do the common-sense thing: Move forward on Bill C-48.

I am Dan Smith. I am from Oweekeno. Oweekeno is a small village on the Rivers Inlet, British Columbia. At one time we used to have a return of a million sockeye salmon; it went down to 250,000 last year.

I just want to talk a bit about the systemic and attitudinal barriers of the system itself. It goes back to the doctrine of discovery. That system has prevailed, and we continue, First Nations and Indigenous Peoples, continue to be confronted with a systemic and attitudinal barrier with respect to justice.

The truth? Coastal communities are very small compared to interior communities. Coastal community reserve lands were designated as a result of the richness of our marine, sea, and timber resources. Just in Wuikinuxv itself, the logging and the fishing has been decimated to a point of no return.

The first cannery was in 1842. Sixteen canneries were developed up to 1960. Then the sockeye returned; all five species were at a danger level.

So due to the systemic and attitudinal barriers, the Indigenous ecological knowledge of Indigenous Peoples has always been challenged by science and experts, but we have watched the decimation of our natural resources as a result of overharvesting, giving away our lands and our resources to various companies that would extract and create employment opportunities for the non-Indigenous community.

So the truth is also demonstrated in the reconciliation. The UN Declaration on the Rights of Indigenous Peoples, the Royal Commission on Aboriginal Peoples, \$55 million spent on that, those were truth.

We in Wuikinuxv have identified our fisheries and our historical information dating back to 10,000 years, as with all Indigenous communities on the coast.

Mr. Chairman, we really believe that the committee, for whatever reason, is seeking more information in order to proceed with Bill C-48. You pass Bill C-48 not only for the people, but for the grizzly bears and all of the animals and for all the non-Indigenous peoples who look to protecting the natural resources of British Columbia and Canada.

Je tiens à remercier les chefs héréditaires, les matriarches, les aînés et les jeunes gens. Nous vous présentons la vérité. Ce comité sénatorial a entendu la vérité aujourd'hui, et j'espère qu'il continuera à l'écouter et qu'il choisira la solution logique, celle d'adopter le projet de loi C-48.

Je m'appelle Dan Smith. Je vis à Oweekeno, un petit village de Rivers Inlet, en Colombie-Britannique. Il fut un temps où un million de saumons rouges revenaient dans notre région. L'année dernière, ce nombre a chuté à 250 000.

Je voudrais vous parler un peu des obstacles systémiques et comportementaux dans le système lui-même. Tout cela découle du principe de la découverte. Ce système nous a été imposé, et nous continuons, nous les Premières Nations et les peuples autochtones, à nous heurter à des obstacles systémiques et comportementaux dans le système de justice.

Vous voulez la vérité? Les communautés côtières sont très petites par rapport à celles de l'intérieur du pays. On a déterminé la taille des réserves des communautés côtières en fonction de la richesse de leurs ressources marines, maritimes et forestières. À Wuikinuxv seulement, les ressources de la forêt et de la pêche ont été décimées à un point de non-retour.

La première conserverie date de 1842. Jusqu'en 1960, on a fondé 16 conserveries. Ensuite, le retour des cinq espèces de saumon rouge est tombé à un niveau critique.

Alors en raison de ces obstacles systémiques et comportementaux, les connaissances écologiques des peuples autochtones ont toujours été remises en question par les scientifiques et par les experts. Cependant, nous avons observé la surexploitation qui a dévasté nos ressources naturelles ainsi que nos terres et nos ressources qui ont été données à diverses entreprises qui les ont exploitées en créant des emplois pour des non-Autochtones.

La vérité se révèle aussi dans le processus de réconciliation. On a dépensé 55 millions de dollars pour produire la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones et le rapport la Commission royale sur les peuples autochtones, et ces documents révèlent aussi la vérité.

À Wuikinuxv, nous avons découvert que nos pêches et nos données historiques remontent à 10 000 ans, tout comme celles des autres communautés autochtones de la côte.

Monsieur le président, nous croyons fermement que votre comité, pour une raison quelconque, souhaite recueillir d'autres renseignements afin de faire avancer le projet de loi C-48. Son adoption ne profitera pas seulement aux humains, mais aux grizzlis et à tous les animaux ainsi qu'aux non-Autochtones qui tiennent à conserver les ressources naturelles de la Colombie-Britannique et du Canada.

Mr. Chairman, the truth has to prevail. The Canadian justice system has not been fair to Indigenous Peoples of Canada since contact. It's a result of systemic and attitudinal barriers, and let's hope that that system is amended in many ways. We need to have social change that adheres to social justice.

Thank you very much.

**The Chair:** Thank you, sir.

Mr. Mack.

**Blair Mack, Councillor, Nuxalk Nation:** Hello. I travelled two days just to get here to support Bill C-48. The nations here have spoken what is true, that we further inland will still be affected.

I've grown up living off salmon and seafood. If we see tankers coming through and we have an oil spill, that's a disaster. Like my fellow friend here, Donald, said, it will kill us. That's all we know how to live, how most of our people live, off the salmon and seafood. That's our winter supply. We can't just go out to any McDonald's or anything to eat.

We live in a small community of 1,800. At one time, we had 40,000. Then contact came, and we were down to about 200. It took us a long time to rebuild, and it seems that we're always on the line for everything. Like somebody said earlier, we pay for the brunt of everything, what the rest of Canada wants. You know, we're always left behind. I think it's our turn to say something, and I hope this passes, because it's going to affect us big time.

We were known as Salmon People. All the people sitting in here, that's what we live on. Everybody listens to the big companies, corporations, for the rest of Canada. We're here for our people. It's about time that it happens.

Our voices should be heard. It's going to affect us big time. Thank you.

**The Chair:** Thank you, Mr. Mack.

Ms. Kish?

**Teri Kish, Councillor and Deputy Mayor, Village of Port Clemens:** Good morning, honourable senators. My name is Teri Kish, and I am a newly elected councillor and the Deputy Mayor of the Village of Port Clements, Haida Gwaii, B.C. I work as a volunteer member on the All-island Emergency Planning Committee, and I am a retired industrial firefighter and safety

Monsieur le président, il faut que la vérité prévale. Le système judiciaire canadien n'a pas traité les peuples autochtones du Canada avec équité depuis le premier contact entre nos cultures. Cela est dû aux obstacles systémiques et comportementaux. Espérons que ce système subira de nombreuses modifications. Nous avons besoin d'un changement social qui repose sur la justice sociale.

Merci beaucoup.

**Le président :** Merci, monsieur.

Monsieur Mack, vous avez la parole.

**Blair Mack, conseiller, nation Nuxalk :** Bonjour. J'ai fait un voyage de deux jours pour venir appuyer le projet de loi C-48. Les représentants des nations d'ici ont raison, ce projet de loi touche tout autant les gens qui vivent plus à l'intérieur du pays.

J'ai grandi en me nourrissant de saumon et de fruits de mer. Si nous autorisons la navigation de pétroliers et qu'ils causent un déversement, ce sera un désastre. Comme l'a dit mon ami Donald, ce déversement nous tuera. Nous ne savons pas survivre autrement qu'en nous nourrissant de saumon et de fruits de mer. Nous en faisons des provisions pour l'hiver. Nous ne pouvons pas simplement aller chez McDonald's ou ailleurs pour nous nourrir.

Notre communauté n'a plus que 1 800 membres. Il fut un temps où nous étions 40 000. À la suite du premier contact entre nos cultures, ce nombre est tombé à 200. Il nous a fallu bien du temps pour rétablir notre communauté, mais nous semblons toujours nous trouver sur la ligne de feu. Comme quelqu'un l'a dit tout à l'heure, nous payons toujours pour tout, pour ce que veut le reste du Canada. On nous laisse toujours pour compte. À mon avis, il est grand temps que nous nous défendions. J'espère que ce projet de loi sera adopté, parce que cet enjeu nous touche profondément.

On nous surnommait le peuple du saumon. Tous les membres de l'auditoire ici se nourrissent du saumon. Tout le monde écoute les grandes sociétés, les entreprises, le reste du Canada. Nous parlons pour notre peuple. Il est grand temps qu'on nous écoute.

Il faut qu'on nous écoute. Cet enjeu nous touche profondément. Merci.

**Le président :** Merci, monsieur Mack.

À vous la parole, madame Kish.

**Teri Kish, conseillère et mairesse adjointe, village de Port Clemens :** Bonjour, honorables sénateurs. Je m'appelle Teri Kish et je suis conseillère nouvellement élue et mairesse adjointe du village de Port Clements à Haida Gwaii, en Colombie-Britannique. Je siège bénévolement au comité de planification d'urgence de l'île. Je suis à la retraite, mais j'ai travaillé comme

supervisor of the oil and gas industry, with a career spanning over 20 years in Alberta.

I am here in Prince Rupert to affirm the local government position on the Oil Tanker Moratorium Act, Bill C- 48. The Council of the Village of Port Clements supports Bill C-48 in banning tankers carrying 12,500 tonnes or more of crude and persistent oil products from north coast waters while allowing critical local resupply of essential petroleum products to continue. We believe allowing large shipments of crude and persistent oil products in north coast waters poses an unacceptable environmental risk to the communities of Haida Gwaii.

Haida Gwaii is a remote island off the west coast of northern B.C. With the ferry ride from Prince Rupert to Skidegate, it is approximately 90 nautical miles, eight hours in good weather, 48 kilometres south of Alaska, and 720 kilometres north of Vancouver. Our full-time population is around 4,200 island-wide and triples during the summer months.

Our economic industry consists of logging and some of the world's best fishing. Tourism is in the beginning stages of growth and development, which is being dealt with in a sustainable and balanced way. The Haida word for this is "yahgudang," meaning respect for people and environment.

As a very remote community in the Pacific Ocean, we have very limited ways to deal with a spill from large oil tankers in the waters around us.

I would like to bring to your attention an incident that is being called a near miss that happened in October 2014, involving a Russian bulk carrier named the *Shimushir*. It was adrift 25 kilometres off the coast of Haida Gwaii, near Moresby Island. It took approximately 20 hours to reach and secure the vessel in gale-force winds.

This incident was brought forward in the House of Commons and the B.C. Legislature because of how long it took to respond and what the consequences could have been if the vessel had hit the shoreline. It would have smashed against the shore for 12 hours before it could have been secured. Try to implement an emergency response plan for one of the most unique, magical places in the world. The cost of this would have been astronomical to the taxpayers.

A Haida elder told me this story and how it had a lasting effect on the community afterwards because of how close it came to be a reality, just as the *Exxon Valdez* was a deadly reality in March 1989. It was one of the worst human-caused environmental disasters. The proposed pipelines are projected to

pompière d'établissement industriel et superviseure de la sécurité dans l'industrie pétrolière et gazière de l'Alberta pendant plus de 20 ans.

Je suis venue à Prince Rupert pour appuyer la position de l'administration locale sur le projet de loi C-48, Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers. Le Conseil du village de Port Clements appuie ce projet de loi, qui interdit aux pétroliers transportant 12 500 tonnes ou plus de pétrole brut et d'hydrocarbures persistants de naviguer dans les eaux de la côte Nord, tout en permettant l'approvisionnement local essentiel en produits pétroliers. Nous sommes convaincus que le transport de gros volumes de pétrole brut et d'hydrocarbures persistants dans les eaux de la côte Nord crée un risque environnemental inacceptable pour les communautés de Haida Gwaii.

Haida Gwaii est une île éloignée au large de la côte ouest du Nord de la Colombie-Britannique. Le traversier qui relie Prince Rupert à Skidegate parcourt environ 90 milles marins, un voyage de huit heures par beau temps. Notre île se situe à 48 km au sud de l'Alaska et à 720 km au nord de Vancouver. Notre population permanente compte environ 4 200 habitants sur toute l'île et elle triple pendant les mois d'été.

Notre économie repose sur l'exploitation forestière et la pêche, notamment dans certains secteurs les plus poissonneux du monde. Le tourisme ne fait que commencer à se développer et nous l'encadrons de manière durable et équilibrée. Le mot haïda utilisé pour désigner cette pratique est « yahgudang », ce qui signifie dans le respect des personnes et de l'environnement.

En tant que communauté très éloignée dans l'océan Pacifique, nous avons très peu de moyens pour faire face à un déversement provenant de gros pétroliers qui naviguent dans les eaux entourant notre archipel.

J'aimerais attirer votre attention sur un incident qui a été évité de justesse en octobre 2014, impliquant un vraquier russe appelé le *Shimushir*. Ce navire était à la dérive à 25 km au large de la côte de Haida Gwaii, près de l'île Moresby. Il a fallu presque 20 heures pour atteindre le navire et le stabiliser par des vents très violents.

L'incident a été signalé à la Chambre des communes et à l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique à cause de la durée de l'intervention et des conséquences qui auraient pu se produire si le navire s'était échoué sur la côte. Il se serait échoué sur le littoral 12 heures avant l'arrivée des secours. Essayez de mettre en œuvre un plan d'intervention d'urgence dans l'un des endroits les plus exceptionnels et magiques du monde. Le coût de cette intervention aurait été exorbitant pour les contribuables.

C'est un aîné haïda qui m'a raconté cette histoire et m'a parlé de son impact à long terme sur la communauté, parce que cela a failli être une catastrophe aussi meurtrière que celle de l'*Exxon Valdez*, en mars 1989, l'une des pires catastrophes environnementales causées par des humains. Avec le projet



add more than 500 tankers annually to existing traffic along B.C.'s coast.

I lived in the province of Alberta for most of my life, and my career took me to Saskatchewan, Alberta, and northern B.C. for the oil and gas industry. During my career, I have been involved in situations that went seriously wrong in the industry, that caused injury or death and destruction of the environment, even with approved procedures and policies in place to help with variables that are human, mechanical, and weather-related.

Being able to react in the deployment of equipment and personnel was critical in mitigating the danger and damage to life and land. For Haida Gwaii to respond to a critical incident in the waters around our community involving a vessel in distress is a massive amount of organization and assistance from off-island authorities to respond as quickly and effectively as possible.

Governments are fully aware of the consequence to allowing more oil tanker traffic on the northwest coast of B.C. The damage that will be done to the ocean, the land, and the people will be catastrophic and will utterly wipe out our communities. A Haida culture that is making its way back will be destroyed. The land and the ocean, never to recover.

Haawa, honourable senators.

**The Chair:** Thank you, Ms. Kish.

**Senator Dasko:** Thank you all of you for your comments.

My question is for Councillor Kish. Tell me about your community and how they view this. You mentioned some of the councillors. What are their views? What does the community itself, your fellow citizens of the community, what do they think about this?

And tell me about the profile of this bill in the community. Have people been engaged in the topic? To what extent have they been engaged in the topic?

**Ms. Kish:** Quite extensively, actually. First of all, I'm representing my community, my Village of Port Clements, but I also had conversations with the other municipalities on the island, the other local governments, who are in full support of this bill, as well.

We are doing marine stewardship, as well. We just finished — I can't pronounce the names for it properly, but it has to do with

pipelinier, plus de 500 pétroliers par année viendraient s'ajouter au trafic déjà existant le long de la côte de la Colombie-Britannique.

J'ai vécu presque toute ma vie en Alberta, puis mon travail dans le secteur pétrolier et gazier m'a emmenée en Saskatchewan, en Alberta et dans le Nord de la Colombie-Britannique. Durant ma carrière, j'ai vécu des situations qui ont mal tourné au sein de l'industrie, causant des blessures, des décès et la destruction de l'environnement et cela, malgré les procédures et les politiques approuvées mises en place pour atténuer certaines variables de nature humaine, mécanique et météorologique.

La capacité d'intervenir en déployant de l'équipement et du personnel est essentielle pour atténuer les risques et les dommages pour les êtres vivants et la terre. Pour faire face à un grave incident impliquant un navire en perdition dans les eaux qui nous entourent, les gens de Haida Gwaii ont besoin d'une énorme capacité d'organisation ainsi que de l'aide des autorités du continent afin de pouvoir intervenir le plus rapidement et le plus efficacement possible.

Les gouvernements sont parfaitement au courant des risques liés à l'augmentation du trafic pétrolier au large de la côte nord-ouest de la Colombie-Britannique. Les dommages qui seront causés à l'océan, à la terre et à la population seront catastrophiques et feront carrément disparaître nos communautés. La culture haïda qui est en train de revivre sera détruite. Le territoire et l'océan ne s'en remettront jamais.

Honorables sénateurs, haawa.

**Le président :** Merci, madame Kish.

**La sénatrice Dasko :** Merci à vous tous pour vos commentaires.

Mes questions s'adressent à la conseillère Kish. Parlez-moi de votre communauté et de ce qu'elle pense de ce projet? Vous avez mentionné certains conseillers. Quelle est leur opinion? Qu'en pensent vos concitoyens chez vous?

J'aimerais aussi que vous me disiez comment est perçu ce projet de loi au sein de la collectivité. Dans quelle mesure les gens se sont-ils mobilisés dans ce dossier?

**Mme Kish :** La mobilisation est forte, en fait. Je représente d'abord ma communauté, mon village de Port Clements, mais j'ai aussi eu des échanges avec d'autres municipalités de l'île, d'autres administrations locales, et elles appuient toutes ce projet de loi.

Nous assurons également l'intendance du milieu marin. Nous venons juste de terminer, désolée, je n'arrive pas à prononcer

ocean forum, as well. That was a 30-year undertaking for around the oceans, for protection; Gwaii Haanas, as well.

So it's a huge undertaking. It's a conversation that is always, always brought up. You see signs all over Haida Gwaii, "No Tankers."

**Senator Dasko:** Thank you.

**Senator Smith:** Open question: What are the expectations of your young people moving forward in terms of careers, education, and how does that affect the development of where you live?

**Mr. Smith:** Thank you for your question, Senator Smith.

Before I go on, I just want to say, I'm sure that the senators came from Rigby Island on the barge. You saw that little tugboat. That's called a pusher tug. The disaster in Bella Bella involved one of those.

The young people: We're looking at capacity building within all of the First Nations communities as a result of reconciliation, and as a result of all of our ancestors pushing for truth and reconciliation with regard to justice for the people.

Since the UN declaration of Indigenous rights, as well as the Truth and Reconciliation Commission, the governments have made policy changes, not by law but by acknowledging the UN Declaration on the Rights of Indigenous Peoples and Truth and Reconciliation. So that has been a push forward for reconciliation in terms of education for the young people.

Yes, we are encouraging all young people to get involved in all of the careers that are in regard to good governance and good law within the community itself. From our community, we're looking at engineers, marine biologists, land use planners, housing, lawyers, all of the aspects that were denied from the residential school initiation.

So this is what we witnessed, and that's part of the truth. I say thanks to Canada and British Columbia, and to the senators, really, for recognizing that and pushing this forward.

**Senator Gagné:** I've heard all of you speak in support of Bill C-48. Bill C-48 bans the loading and unloading of crude and persistent oils from ports in northern B.C., but it does not ban projects and pipelines like the LNG, the liquid natural gas pipeline and the terminal in Kitimat, for example.

le nom correctement, mais c'était dans le cadre du forum sur les océans. Il s'agit d'une initiative étalée sur 30 ans visant la protection des océans et aussi de l'aire marine de Gwaii Haanas.

C'est donc une initiative d'envergure. Cette question est toujours d'actualité. Vous voyez des panneaux « Pas de pétroliers » à la grandeur de Haida Gwaii.

**La sénatrice Dasko :** Je vous remercie.

**Le sénateur Smith :** J'ai une question ouverte : quelles sont les attentes des jeunes concernant les carrières, l'éducation et les conséquences sur le développement de vos communautés?

**M. Smith :** Je vous remercie pour votre question, monsieur le sénateur.

Tout d'abord, je veux seulement faire remarquer que les sénateurs sont certainement arrivés de l'île Ridby à bord de la barge. Vous avez donc vu ce petit remorqueur. On appelle ça un remorqueur-pousseur, similaire à celui qui a sombré près de Bella Bella.

En ce qui concerne les jeunes, nous cherchons à renforcer les capacités au sein de l'ensemble des communautés des Premières Nations, dans la foulée de la réconciliation et en réponse à la volonté de tous nos ancêtres de faire connaître la vérité et de favoriser la réconciliation afin que justice soit rendue aux gens.

Depuis la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones et la création de la Commission de vérité et de réconciliation, les gouvernements ont modifié leurs politiques, mais non la loi, en reconnaissant la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones et les principes de la vérité et de la réconciliation.

Oui, nous encourageons tous les jeunes à s'engager dans toutes les carrières ayant un lien avec l'exercice d'une saine gouvernance et l'application d'une loi juste, au sein de leur propre communauté. Dans notre communauté, nous voulons avoir des ingénieurs, des biologistes marins, des planificateurs de l'utilisation du sol, des constructeurs d'habitations, des avocats, toutes ces professions dont nous avons été privés à cause des pensionnats.

Voilà ce que nous avons constaté, et cela fait partie de la vérité. Je remercie le Canada et la Colombie-Britannique, de même que les sénateurs, d'avoir reconnu ce fait et de vouloir faire avancer les choses.

**La sénatrice Gagné :** D'après ce que j'entends, vous êtes tous en faveur du projet de loi C-48 qui interdit le chargement et le déchargement de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants dans les ports du Nord de la Colombie-Britannique, sans toutefois interdire des projets et des pipelines, par exemple, le gazoduc et le terminal de Kitimat.

Do you or any groups that you represent have concerns with the movement of large quantities of natural gas in the northern B.C. area?

**Ms. Kish:** I can speak for Haida Gwaii, and we don't have gas pipelines. We have nothing under our feet like that. We're in the middle of the ocean. We don't have pipelines. We don't have LNG coming to us.

**Senator Gagné:** Any other comments?

**Mr. Edgars:** Haida Gwaii has never been fully supportive of LNG projects, and I don't think they ever will be.

**The Chair:** Anybody else want to make a comment?

**Mr. Smith:** If you can tell us the difference between hauling natural gas and a tanker running aground with all its crude oil for fuel, then maybe we can move forward on that. I mean, maybe you can have triple hulls, double hulls, but the same thing could still happen. Even though natural gas would evaporate, it's the fuel that the tanker is carrying that endangers the marine resources.

**Senator Patterson:** Mr. Edgars and Ms. Kish, you talked about the devastating effects of an oil spill. I think, Mr. Edgars, you said it would "kill our people," and you referred to the *Exxon Valdez*.

I've been to Valdez, and there have been a great deal of improvements in technology since 1989. There are double-hulled tankers; there are escort vessels, bow and stern, in the ports. My goodness, they even test every captain for drug and alcohol before every voyage. All this is paid for by the industry.

I'm just wondering if you would agree that technology today provides a greater measure of safety for the huge volume of oil tanker traffic throughout the world?

**Mr. Edgars:** Yes, I was just going to say that. I think it's human error. We've seen it throughout our lifetime. We cannot predict anything.

**Senator Patterson:** If I may, I'd like to ask Ms. Kish another question; you can answer about the technology, as well.

You said that, in your very remote community, "We have very limited ways to deal with a spill from large oil tankers in the water around us." Would you agree that the Ocean Protection Plan, and I think the current government has invested about \$1.5

Est-ce que l'acheminement de gros volumes de gaz naturel dans le nord de la province soulève des inquiétudes chez vous ou parmi les groupes que vous représentez?

**Mme Kish :** Je peux seulement parler au nom des gens de Haida Gwaii et il n'y a pas de gazoduc chez nous. Nous n'avons rien de la sorte sous nos pieds. Nous sommes au milieu de l'océan. Nous n'avons pas de gazoducs. Le gaz naturel liquide ne se rend pas chez nous.

**La sénatrice Gagné :** D'autres commentaires?

**M. Edgars :** Les gens de Haida Gwaii n'ont jamais appuyé les projets de transport de GNL, et je pense qu'ils ne le feront jamais.

**Le président :** Quelqu'un d'autre souhaite intervenir?

**M. Smith :** Si vous pouvez nous expliquer la différence entre le transport de gaz naturel et un pétrolier qui s'échoue avec sa cargaison de pétrole brut qui lui sert de carburant, je pourrais peut-être me prononcer à ce sujet. Autrement dit, vous avez beau avoir des doubles ou des triples coques, la même chose pourrait arriver. Oui, le gaz naturel s'évaporerait, mais c'est le carburant que transporte le pétrolier qui met en péril les ressources marines.

**Le sénateur Patterson :** Monsieur Edgars et madame Kish, vous avez parlé des effets dévastateurs d'un déversement d'hydrocarbures. Monsieur Edgars, vous avez dit, je pense, que cela pourrait tuer vos gens et vous avez donné l'exemple de l'*Exxon Valdez*.

Je suis allé à Valdez et, depuis 1989, la technologie s'est grandement améliorée. Il y a des pétroliers à double coque; dans les ports, il y a des navires d'escorte à la proue et à la poupe. On va jusqu'à obliger les capitaines à se soumettre à des tests de dépistage de drogue ou d'alcool avant chaque voyage. Tout cela aux frais de l'industrie.

N'êtes-vous pas d'accord pour dire que la technologie actuelle offre une plus grande marge de sécurité pour les innombrables pétroliers qui sillonnent le monde?

**M. Edgars :** Oui, c'est justement ce que j'allais dire. Je pense que les accidents sont attribuables à l'erreur humaine. Nous l'avons constaté tout au long de notre vie. Il est impossible de tout prévoir.

**Le sénateur Patterson :** Avez votre permission, j'aimerais poser une autre question à Mme Kish; vous pouvez également dire ce que vous pensez de la technologie.

Vous avez dit que, dans votre communauté très éloignée, vous avez peu de moyens pour lutter contre un déversement d'hydrocarbures dans les eaux qui vous entourent. Ne pensez-vous pas que le Plan de protection des océans, et je pense

billion in it, should include building capacity on the north coast to deal with incidents like what you are concerned about?

**Ms. Kish:** I don't understand. Do you want me to agree about tankers coming through?

**Senator Patterson:** No. I'm asking if you agree that the Ocean Protection Plan should provide oil spill response capability on the north coast.

**Ms. Kish:** No.

**Senator Patterson:** We've heard it has to come a long way from the south coast. Should the plan not include measures for the north coast?

**Ms. Kish:** Right now, there are two vessels that have been put on the water. As of 2018, I believe August, \$67 million was set for that. They come from New Brunswick. They're tugs. One is in the north and one is in the south.

Even with them in the waters, it takes a long time to get to an oil spill. The damage is already done once the oil is out; no way to clean it up. It doesn't matter how long it takes, the response, whether it takes two hours or 20 hours, is still the same.

**The Chair:** Mr. Edgars, did you have a comment?

**Mr. Edgars:** I just wanted to ask you, how many billions of dollars it would take to clean up an oil spill, compared to training for a billion dollars?

**Ms. Kish:** Exactly.

**Senator Cormier:** My question is following on the question of Senator Patterson. Usually, in Canada the municipalities are responsible for ensuring that they are prepared to respond to a range of environmental disasters.

I want to better understand the type of capacity building you need, or resources, no matter whether you are for or against this bill. In your villages, do you have resources to prepare for any kind of spills or disasters like the ones mentioned? Are you equipped? Should you be equipped? I would like to hear from you on that aspect.

**Ms. Kish:** Our role to play in cleaning up spills, or just in responding to an emergency on our island?

que l'actuel gouvernement y a investi environ un milliard de dollars et demi, devrait prévoir un renforcement des capacités le long de la côte nord de la province afin d'aider les collectivités à faire face à des incidents comme ceux qui vous inquiètent?

**Mme Kish :** Je ne comprends pas. Vous voulez que j'approuve le passage de pétroliers?

**Le sénateur Patterson :** Non. Je vous demande si vous pensez que le Plan de protection des océans devrait prévoir des moyens d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures sur la côte nord.

**Mme Kish :** Non.

**Le sénateur Patterson :** Nous avons entendu dire que les secours viennent de très loin, de la partie sud du littoral. Le plan ne devrait-il pas proposer des mesures pour la partie nord du littoral?

**Mme Kish :** Actuellement, deux navires ont été mis à l'eau. En 2018, je pense que c'était en août, un budget de 67 millions de dollars a été prévu à cette fin. Ils viennent du Nouveau-Brunswick. Ce sont des remorqueurs, un pour la partie nord et l'autre pour la partie sud.

Malgré leur présence dans les eaux, il leur faut beaucoup de temps pour atteindre la nappe de pétrole. Le mal est déjà fait, dès le début de la fuite de pétrole; le nettoyage est impossible. Peu importe que l'intervention dure 2 ou 20 heures, c'est pareil.

**Le président :** Monsieur Edgars, voulez-vous ajouter quelque chose?

**M. Edgars :** Je veux seulement vous demander combien de milliards de dollars coûterait le nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures, comparativement à un programme de formation d'un milliard de dollars?

**Mme Kish :** Exact.

**Le sénateur Cormier :** Ma question fait suite à celle du sénateur Patterson. Habituellement, au Canada, les municipalités ont la responsabilité de se préparer à intervenir face à une diversité de catastrophes environnementales.

Je veux comprendre exactement de quelles capacités ou ressources vous avez besoin, peu importe que vous soyez pour ou contre ce projet de loi. Dans vos villages, disposez-vous des ressources dont vous avez besoin pour vous préparer à faire face à un déversement ou à n'importe quelle autre catastrophe dont vous avez parlé? Avez-vous l'équipement requis? Devriez-vous l'avoir? J'aimerais vous entendre à ce sujet.

**Mme Kish :** Pour nettoyer les déversements, ou seulement pour intervenir à une urgence sur notre île?

**Senator Cormier:** Yes, and to be equipped in terms of tools, in terms of the resources that you have.

**Ms. Kish:** There are two different types. If we have an emergency on land, we have resources on the island to help us with that.

If we have an emergency or a tanker spill in the waters around Haida Gwaii, it is difficult to reach our shorelines because of the topography. Have you senators been out to Haida Gwaii? Have you seen the coastline? Then you'll understand what I'm saying.

Plus there is the weather. It changes so quickly, the currents, the water, to be able to get to something quickly and be able to clean it up would be a challenge. We're working on a plan to have the resources on our island. We have a plan, we're dealing with it, but to get to a spill of an oil tanker, we would need so much help from other authorities because of where we are, because of the limits we have.

**Senator Cormier:** When you say you have a plan, what does it entail?

**Ms. Kish:** We have an emergency response plan on the island. The Haida Nation has a marine steward program, as well. There are ways that we're trying to take care of it, but like I said, an oil spill, for us, would be a catastrophe. We have no way to clean it up quickly or to reach it quickly to stop it from happening.

**Senator Cormier:** Thank you very much.

**Mr. Smith:** Just a comment with respect to having the resources. First, you need the fiscal resources; then you need the machinery to do that; and the weather to cooperate, of course.

In May 2017, a committee headed by Senator Andreychuk did a study with respect to the funding to First Nations and found that all First Nations in Canada are under-funded. So when you ask about this initiative in terms of response, it would be very difficult.

I just want to give you a real quick example. A person in our community, 90 miles from Port Hardy, the closest community hospital, had a heart attack. We couldn't get a helicopter in. We couldn't get a seaplane in. We went to the Comox base and got the helicopter there. They couldn't fly because of the weather, and it was a day and a half before they could get into the community.

**Senator Cormier:** Thank you, sir.

**Mr. Smith:** Thank you for the question.

**Le sénateur Cormier :** Oui, je veux savoir si vous avez les outils et les ressources nécessaires.

**Mme Kish :** Il y a deux sortes d'intervention. Si nous avons une urgence sur terre, nous avons des ressources sur l'île pour y faire face.

Si nous avons une urgence ou un déversement d'hydrocarbures dans les eaux entourant l'archipel Haida Gwaii, il est difficile pour nous d'atteindre le littoral à cause de la topographie. Mesdames et messieurs les sénateurs, avez-vous parcouru l'archipel Haida Gwaii? Avez-vous vu le littoral? Si oui, vous comprendrez alors ce que je veux dire.

Il faut aussi tenir compte des conditions météorologiques, qui changent si brusquement, des courants, de l'eau. Il nous serait difficile d'intervenir rapidement et de faire le nettoyage. Nous sommes en train d'établir un plan afin d'obtenir les ressources nécessaires sur notre île. Nous avons un plan, nous y travaillons, mais en cas de déversement causé par un pétrolier, nous aurions besoin de beaucoup d'aide de la part d'autres autorités à cause de notre emplacement et de notre manque de moyens.

**Le sénateur Cormier :** Vous dites que vous avez un plan, que prévoit-il exactement?

**Mme Kish :** Nous avons un plan d'intervention d'urgence sur l'île. La Nation haïda a aussi un programme d'intendance du milieu marin. Nous avons diverses méthodes pour le protéger, mais comme je l'ai dit, un déversement d'hydrocarbures serait une catastrophe pour nous. Nous n'avons aucun moyen pour nettoyer les dégâts rapidement ou pour atteindre le pétrolier rapidement afin d'empêcher le déversement.

**Le sénateur Cormier :** Merci beaucoup.

**M. Smith :** Juste un mot concernant les ressources. Nous avons d'abord besoin de ressources financières; ensuite, nous avons besoin d'équipement pour le nettoyage; et bien sûr, nous devons avoir la météo de notre bord.

En mai 2017, un comité dirigé par la sénatrice Andreychuk a entrepris une étude sur le financement destiné aux Premières Nations et elle a constaté que toutes les Premières Nations du Canada étaient sous-financées. Nous aurions donc beaucoup de difficulté à procéder à mener une intervention.

Je vais vous donner un exemple rapide. Supposons qu'un membre de notre communauté, située à 90 milles de Port Hardy, où se trouve l'hôpital le plus proche, fait une crise cardiaque et qu'il est impossible de faire venir un hélicoptère ou un hydravion à cause des mauvaises conditions météo. Il faudrait alors attendre une journée et demie avant que les secours arrivent chez nous.

**Le sénateur Cormier :** Je vous remercie, monsieur.

**M. Smith :** Merci pour votre question.

**The Chair:** That would be true of most remote communities in the country, no matter who lives there. Right? I know we have many communities like that in Saskatchewan.

Senator Simons.

**Senator Simons:** I'm from Alberta, from the other side of the mountains, and I know Ms. Kish understands the anxiety that many people in Alberta feel about the lack of pipeline capacity to the West Coast.

I also understand what you're saying about the unique fragility and vulnerability of Haida Gwaii.

So what we've been struggling with, some of us on the committee, is to see if there is a way that we could protect most, if not all, of the coastline, and still reserve one corridor or sea lane for tanker traffic in and out, say from a new port, an imaginary new port, north of Prince Rupert.

Do you see any way that there could be a compromise that could protect the most vulnerable and the most remote parts of the coast, while still creating a little exit so that oil could get out to markets?

**Ms. Kish:** Are you asking for balance? Yes, I understand Alberta's plight and all the people there. One of the reasons I lost my job in the oil patch, gone, is because of what happened. I began also to understand what was happening with the environment — fracking, and spills and things I was taking care of — realizing that, even though there are procedures and policies in place, there is always going to be an accident.

Haida Gwaii is limited in how we can respond to this accident.

**Senator Simons:** Haida Gwaii is its own place. Is there any chance that there is someplace else further north that would leave Haida Gwaii protected, where there could still be a reserved sea lane, just an in/out corridor that wouldn't imperil the whole coast north to south, that would take people straight out to open waters?

**Ms. Kish:** In response, I have a question for you. You're asking me what the balance is. I'm asking you, as the government, what the balance is. How are you going to protect that? You tell me. What are you going to do when the oil tanker does spring a leak? Not if, when. Because it's going to happen. Five hundred tankers extra? Something is going to happen.

**Le président :** Ce serait le cas de la plupart des collectivités éloignées du pays, où qu'elles soient, n'est-ce pas? En Saskatchewan, je sais que beaucoup de collectivités ont le même problème.

Sénatrice Simons, c'est à vous.

**La sénatrice Simons :** Je viens de l'Alberta, de l'autre côté des montagnes. Je sais que Mme Kish comprend l'anxiété que vivent de nombreux Albertains au sujet de la capacité des pipelines vers la côte Ouest.

Je comprends aussi ce que vous dites au sujet de la fragilité et la vulnérabilité particulières de Haida Gwaii.

Ce que certains d'entre nous, au comité, avons tenté de faire, c'est de trouver un moyen de mieux protéger la majeure partie, voire la totalité du littoral, tout en réservant un corridor ou un couloir maritime pour les pétroliers à destination ou en provenance d'un nouveau port, par exemple, d'un nouveau port imaginaire situé au nord de Prince Rupert.

À votre avis, est-il possible d'en arriver à un compromis qui permettrait de protéger les zones les plus vulnérables et les plus éloignées de la côte, tout en aménageant une petite voie de sortie pour l'acheminement du pétrole vers les marchés?

**Mme Kish :** Demandez-vous s'il est possible de trouver un équilibre? Oui, je comprends les difficultés de l'Alberta et de tous les gens qui y vivent. L'une des raisons pour lesquelles j'ai perdu mon emploi dans le secteur pétrolier, c'est à cause de ce qui est arrivé. De plus, j'ai commencé à comprendre ce qui se passait sur le plan environnemental — la fracturation, les déversements et d'autres enjeux qui m'intéressaient — et à réaliser que, malgré les procédures et les politiques en place, un accident peut toujours se produire.

Haida Gwaii n'a pas les moyens nécessaires pour intervenir en cas d'accident.

**La sénatrice Simons :** Haida Gwaii est un endroit particulier. N'existe-t-il pas, plus au nord, un endroit qui laisserait l'archipel Haida Gwaii à l'abri, mais où il pourrait y avoir une voie maritime réservée, un corridor d'entrée et de sortie qui ne mettrait pas en péril toute la côte, du nord au sud, et qui permettrait de sortir directement vers la haute mer?

**Mme Kish :** En guise de réponse, je vais vous poser une question. Vous me demandez comment trouver un équilibre. Je vous renvoie la question, en tant que gouvernement. Comment allez-vous assurer la protection de cela? Je vous le demande. Qu'allez-vous faire si un pétrolier a une fuite? Pas si, mais quand une fuite se produira. Parce que cela va se produire. Avec 500 pétroliers de plus? C'est inévitable.

So what happens when that oil spills? And I don't care if they're 400 miles away from Haida Gwaii. It's going to affect the entire north coast.

Just having double-hulls, it doesn't matter. It takes once, and it's already happened once. We learned from that in Alaska. Alaska is only 48 kilometres from us.

It would be catastrophic. I don't see a balance there right now.

**Senator Simons:** Fair enough.

**The Chair:** So what do you say to the people of Vancouver?

**Ms. Kish:** What do you mean, what do I say?

**The Chair:** Well, they've got a pipeline. They've got tankers.

**Ms. Kish:** Yes.

**The Chair:** They're going to have another pipeline, hopefully, and there will be more tankers. So what do you say to them? Should they ban that, as well?

**Ms. Kish:** There's been a moratorium in effect since the 1970s, which has been working. Plus there are the exclusion zones that are around all of us right now, to help us with this.

What I'm saying is it just takes one tanker. It doesn't matter. There's not enough money in the world to fix what would happen.

**The Chair:** But tankers, I mean, how do you get your energy?

**Ms. Kish:** My energy is delivered to me. It's done in a way that we are also worried about.

**The Chair:** Of course.

**Ms. Kish:** So you drive a car; I drive a car. How did you get here? Saying it that way makes me angry, actually, because you don't live here.

**The Chair:** I'm just asking the question.

**Ms. Kish:** You don't live here.

**The Chair:** I understand that. I live in the Prairies.

**Ms. Kish:** That's right.

**The Chair:** So I'm asking the question.

**Ms. Kish:** Easier to clean up an oil spill in the Prairies, sir, than it is to clean it up in an ocean.

Que se passera-t-il donc quand il y aura un déversement d'hydrocarbures? Même si les navires passent à plus de 600 kilomètres de Haida Gwaii, cela ne change rien. Les dommages se feront sentir sur tout le littoral nord.

Les doubles coques ne changent pas grand-chose. Il suffit d'un seul accident, et il y en a déjà eu un. Nous avons appris des leçons du déversement en Alaska. L'Alaska n'est qu'à 48 kilomètres de chez nous.

Cela serait catastrophique. Je ne vois pas de solution équilibrée pour le moment.

**La sénatrice Simons :** Très bien.

**Le président :** Que dites-vous alors aux gens de Vancouver?

**Mme Kish :** Que voulez-vous dire par là?

**Le président :** Bien, ils ont un oléoduc. Ils ont des pétroliers.

**Mme Kish :** Oui.

**Le président :** Ils vont avoir un nouvel oléoduc, si tout va bien, et il y aura encore plus de pétroliers. Que leur dites-vous alors? Devraient-ils, eux aussi, interdire cette activité?

**Mme Kish :** Un moratoire est en vigueur depuis les années 1970 et il donne de bons résultats. De plus, des zones d'exclusion ont été aménagées tout autour de notre archipel afin de nous faciliter les choses.

Ce que je dis, c'est qu'il suffit d'un seul pétrolier. Cela importe peu. Il n'y a pas suffisamment d'argent dans le monde pour réparer les dommages qui seraient causés.

**Le président :** Mais les pétroliers, je veux dire, d'où provient votre énergie?

**Mme Kish :** L'énergie m'est livrée. C'est une autre source de préoccupation pour nous.

**Le président :** Bien sûr.

**Mme Kish :** Vous conduisez une automobile, moi aussi j'ai une auto. Comment êtes-vous venus ici? Cela me met en colère de dire cela de cette façon parce que vous ne vivez pas ici.

**Le président :** Je pose seulement la question.

**Mme Kish :** Vous ne vivez pas ici.

**Le président :** Je comprends cela. Je vis dans les Prairies.

**Mme Kish :** C'est vrai.

**Le président :** C'est pourquoi je vous pose la question.

**Mme Kish :** Il est plus facile de nettoyer un déversement de pétrole dans les Prairies que dans l'océan, monsieur.

**The Chair:** Mr. Edgars?

**Mr. Edgars:** Just on that note, Skittigit and Old Massett have formed a partnership. We're working on getting 100 per cent off diesel in the next three years, so we're looking at upgrading the Run-of-the-River project in the south; in the north, we're doing a 2-megawatt solar power project, and then we're also looking at the wind study data right now.

Within the next three years, I'm hoping that all of Haida Gwaii will be diesel-free.

**The Chair:** Mr. Smith, you have something to say?

**Mr. Smith:** Thank you very much.

I am the Tribal Manager for Wuikinuxv, and our Chief, Frank Johnson, asked me to be here along with the councillors, as well as the people.

With respect to that question, you have to understand that all of our salmon from Wuikinuxv and Rivers Inlet, central coast, go from there all the way up into the Alaska waters. Anything that happens here, right from the transboundary or even in Alaska, will affect, impact on our salmon resources returning.

We just released 100,000 Chinook smolts, and we are hoping for a return on that. From transboundary Alaska all the way down to the central coast, and all the way down to the Fraser River, British Columbia, will be impacted if there is ever a big oil spill up in the northern area.

**Senator Miville-Dechêne:** I'd like to ask our two witnesses from Haida Gwaii a question. I've heard contradictory versions on the respect of the voluntary exclusion zone. I'd like to know, from what you've seen, experienced or have been told, are the tankers coming down from Alaska to the United States, to the south, passing really close to Haida Gwaii or are they respecting the voluntary exclusion zone?

I've heard both. What have you heard, and have you seen anything worrisome on that coast?

**Mr. Edgars:** I have no idea how far out they are, and I've not heard from our people that they've seen them.

**Senator Miville-Dechêne:** Same thing?

**Ms. Kish:** Yes, the same thing. I'm not sure how far out the exclusion zone is, but I know there's a giant fine if you go into it.

On a side note, we had an issue when I was in a marine workshop course on Haida Gwaii. On April 2, a vessel was in distress in the Hecate Strait. I don't have all the details on it. I

**Le président :** Monsieur Edgars, vous avez la parole.

**M. Edgars :** À ce propos, Skittigit et Old Massett ont formé un partenariat. L'objectif est de ne plus recourir du tout au diesel d'ici trois ans. Nous envisageons de mettre à niveau le projet de centrale hydroélectrique au fil de l'eau dans le sud. Dans le nord, nous participons à un projet de centrale solaire de 2 mégawatts. Nous examinons également les données de l'étude sur l'énergie éolienne.

Au cours des trois prochaines années, j'espère qu'on arrêtera complètement d'utiliser le diesel à Haida Gwaii.

**Le président :** Monsieur Smith, voulez-vous ajouter quelque chose?

**M. Smith :** Merci beaucoup.

Je suis le gestionnaire tribal de la nation de Wuikinuxv, et notre chef, Frank Johnson, m'a demandé d'être présent aujourd'hui aux côtés des conseillers et de notre peuple.

À ce sujet, vous devez comprendre que tous les saumons de Wuikinuxv et de Rivers Inlet, sur la côte centrale, se rendent jusque dans les eaux de l'Alaska. Si un incident se produit ici, dans les eaux transfrontalières, ou même en Alaska, il y aura des incidences sur nos ressources de saumon.

Nous venons tout juste de libérer 100 000 saumoneaux chinook, et nous espérons en voir les retombées. Tant les eaux transfrontalières de l'Alaska que la côte centrale et le fleuve Fraser, en Colombie-Britannique, seront touchés s'il y a un déversement de pétrole important au nord.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** J'aimerais poser une question aux deux témoins de Haida Gwaii. J'ai entendu des avis contradictoires au sujet des zones d'exclusion volontaire des pétroliers. D'après ce que vous en savez ou ce que vous avez vu ou encore selon votre expérience, lorsque les pétroliers se rendent de l'Alaska vers le sud, aux États-Unis, passent-ils trop près de Haida Gwaii ou respectent-ils la zone d'exclusion?

Les réponses que j'ai entendues divergent. Que vous a-t-on dit? Avez-vous été témoins de pratiques inquiétantes sur la côte?

**M. Edgars :** Je n'ai aucune idée de la distance à laquelle les pétroliers passent et je n'ai entendu personne de notre communauté dire en avoir vus.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Et vous?

**Mme Kish :** Non, moi non plus. J'ignore jusqu'où va cette zone d'exclusion, mais je sais qu'il y a une amende très élevée si un navire y entre.

Cela dit, il y a eu un problème lorsque je prenais part à un atelier sur le milieu maritime à Haida Gwaii. Le 2 avril, il y avait un navire en détresse dans le détroit d'Hécate. Je ne suis pas au



was sitting in a meeting with actual Transport Canada people, and the Haida Nations were not alerted about this vessel that had been floating around for six hours in distress during heavy weather. They found out afterwards, the next day.

So there are holes in the system everywhere. They need to be worked on.

**Senator Miville-Dechêne:** Just a second, a bit of a technical question. I'd like to ask you about your title land in the Dixon Entrance. We have heard about the territorial land of Haida Gwaii and other Aboriginal Nations. Where does your title land stop, if we go north, in the water?

It's too technical?

**Mr. Edgars:** I don't know if I can answer that, because, on the other side of Alaska, we have our Haidas, too. So all the way to Alaska.

**Senator Miville-Dechêne:** All the way to Alaska?

**Mr. Edgars:** Yes, we have family there, a Haida group.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you.

**Mr. Smith:** Just a comment on the question with regard to respecting the zones. I just want to remind people that all of the debris from the West has travelled east. I'm thinking about Japan. I know that Tofino and Ucluelet were cleaning up all of the plastics, et cetera on the beaches there, finding debris from Japan.

**Senator Miville-Dechêne:** So it moves. Thank you.

**The Chair:** I am going to ask this question of all of you, because the question of emergency response has been raised by almost every witness this morning.

Is your concern about C-48 based on the lack of an emergency system or a response system that's adequate for the coast now? Or is it that you don't want to see oil as a resource being used, in other words, closing the Fort McMurray? Or is it because you just fear that the odds are that there will be an accident, and therefore that the risk is too high? Is it all three? Is it one or the other?

**Mr. Edgars:** For me, it's the last one. It would just devastate everybody along the coast.

**The Chair:** The risk is just too high?

**Mr. Edgars:** Yes.

courant de tous les détails. J'assistais à une réunion avec des employés de Transports Canada. Les Premières Nations de Haida Gwaii n'ont pas été avisées qu'il y a eu un navire en détresse pendant six heures par très mauvais temps. Elles ne l'ont appris que le lendemain.

Il y a donc des failles partout dans le processus. Nous devons leur remédier.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Attendez, j'ai une question plus technique. Ma question est au sujet de vos titres concernant votre territoire dans l'entrée Dixon. Nous avons entendu parler du territoire des Premières Nations de Haida Gwaii et de ceux des autres peuples autochtones. Quelles sont les limites du territoire visé par vos titres au nord, dans les eaux?

La question est-elle trop technique?

**M. Edgars :** Je ne sais pas si je peux répondre à cette question, car en Alaska, il y a également des Haïdas. Donc, jusqu'en Alaska.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Jusqu'en Alaska?

**M. Edgars :** Oui, nous avons de la famille là-bas, un groupe de Haïdas.

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

**M. Smith :** Juste une observation concernant le respect des zones. Je veux simplement vous rappeler que tous les débris de l'Ouest se sont déplacés vers l'Est. Je pense au Japon. Je sais qu'à Tofino et à Ucluelet, quand ils ont nettoyé le plastique, et cetera sur les plages, ils ont trouvé des débris du Japon.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Ils se déplacent. Merci.

**Le président :** Je vais vous poser une question à vous tous, parce que presque tous les témoins ce matin ont soulevé le point sur l'intervention en cas d'urgence.

Vos préoccupations en ce qui a trait au projet de loi C-48 concernent-elles l'absence d'un processus d'intervention en cas d'urgence qui convienne au territoire côtier? Ou est-ce simplement parce que vous ne souhaitez pas que le pétrole soit exploité? Autrement dit, suggérez-vous de cesser l'exploitation à Fort McMurray? Ou encore, craignez-vous simplement qu'un accident survienne et trouvez-vous ce risque trop élevé? Êtes-vous inquiets pour ces trois raisons ou pour l'une d'entre elles?

**M. Edgars :** Pour ma part, je suis inquiet pour la dernière raison. Un accident serait trop dévastateur pour tous les habitants de la côte.

**Le président :** Le risque est simplement trop grand?

**M. Edgars :** Oui.

**The Chair:** Ms. Kish?

**Ms. Kish:** I'm the same. The risk is too high. All it takes is one incident.

**The Chair:** Mr. Smith?

**Mr. Smith:** Very much so. We've seen the extraction of all our natural marine resources to a point of extinction, and if we're going to be looking at species at risk, then we need to be able to protect that. Who speaks for all of the species with respect to protecting them for our future generations?

**The Chair:** What about all the people on the East Coast of Canada?

**Mr. Smith:** They face the same challenge. You're talking about the cod?

**The Chair:** I'm just saying that they have tankers rolling in there every day.

**Mr. Smith:** That's their choice, really.

**The Chair:** This has been a really interesting morning. Thank you very much, witnesses, for your presentations.

(The committee adjourned.)

**Le président :** Madame Kish, quel est votre avis?

**Mme Kish :** Je suis du même avis. Le risque est trop élevé. Il suffirait d'un seul incident.

**Le président :** Monsieur Smith quel est votre avis?

**M. Smith :** Tout à fait. Nous avons été témoins de l'exploitation de toutes nos ressources marines jusqu'à leur épuisement. Nous devons être en mesure d'assurer la protection des espèces en péril. Qui parle au nom de toutes les espèces en ce qui concerne leur protection pour les générations futures?

**Le président :** Et qu'en est-il des habitants de la côte Est du Canada?

**M. Smith :** Ils doivent relever les mêmes défis. Parlez-vous de la morue?

**Le président :** Je dis simplement que des pétroliers y circulent tous les jours.

**M. Smith :** C'est leur choix, vraiment.

**Le président :** Ce fut une matinée très intéressante. Merci beaucoup aux témoins de leurs exposés.

(La séance est levée.)

---

**EVIDENCE**

PRINCE RUPERT, Tuesday, April 16, 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 1:15 p.m. to give consideration to the bill.

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

[*English*]

**The Chair:** We are continuing 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 (Oil Tanker Moratorium Act).

We are honoured to be in Prince Rupert this afternoon to hear from witnesses on this bill, and before I begin I will ask all Senators to introduce themselves. I don't know if we have to even do that. We have no TV here, so we're good. It's not a bad idea. Why don't we start on the left-hand side.

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

**Senator Dasko:** Senator Donna Dasko from Toronto.

**Senator Gagné:** Raymonde Gagné from Manitoba.

**Senator Simons:** Senator Paula Simons from Alberta and Treaty 6 territory.

**Senator Smith:** Larry Smith from Quebec.

**Senator Patterson:** Dennis Patterson from Nunavut.

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

**The Chair:** And I'm Senator Tkachuk from Saskatchewan.

This afternoon we have with us, from the Lax Kw'alaams Band, John Helin, Mayor; Alexander Fred Campbell, Hereditary Chief Smooygit Gitxoon; Russell Mather, Hereditary Chief Nisawaap; and Jack White, Elder, Lax Kw'alaams.

We're going to begin with Mr. Helin.

**TÉMOIGNAGES**

PRINCE RUPERT, le mardi 16 avril 2019

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui 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 13 h 15, pour étudier le projet de loi.

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

[*Traduction*]

**Le président :** 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, ou Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers.

Nous avons l'honneur d'être à Prince Rupert cet après-midi afin d'entendre les déclarations de témoins sur le projet de loi, et, avant de commencer, je demanderai à tous les sénateurs de se présenter. Je ne sais même pas si nous sommes tenus de le faire. Nous n'avons pas de télévision, ici, alors tout va bien. Ce n'est pas une mauvaise idée. Commençons par la gauche.

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

**La sénatrice Dasko :** Sénatrice Donna Dasko, de Toronto.

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

**La sénatrice Simons :** Sénatrice Paula Simons, de l'Alberta et du territoire visé par le Traité n° 6.

**Le sénateur Smith :** Larry Smith, du Québec.

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

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

**Le président :** Et je suis le sénateur Tkachuk, de la Saskatchewan.

Cet après-midi, nous accueillons John Helin, maire de la bande des Lax Kw'alaams; Alexander Fred Campbell, chef héréditaire Smooygit Gitxoon; Russell Mather, chef héréditaire Nisawaap; et Jack White, aîné, Lax Kw'alaams.

Nous allons commencer par M. Helin.

**John Helin, Mayor, Lax Kw'alaams Band:** I'd like to welcome all senators into our traditional territory. We've been here for thousands of years, and we're not going anywhere. And something like this tanker ban that's been imposed on us, you know, we've lived off the land and sea for thousands of years. We've got a fishing fleet in our community that can't make a living anymore. So when doors are shut for us, we have to look at every opportunity that comes along.

And it's not me that will make a decision on any future proposed projects. It would be my membership. That's where that would go.

We go through court cases, and our history is denied. You look at what happens across Canada, and we feel left out in this part of the world.

I've been to Ottawa many times, going before different committees, and everything you say seems to fall on deaf ears. We have a fish plant in our community that we have a hard time supporting, and we've got the biggest fishing fleet on the coast that can't make a living anymore. Regulations are imposed on us, without consulting us.

The Prime Minister talks about reconciliation, self-determination. To me, those words are just hollow, when you impose something like a ban on us. At some point, we have to stand up and say, "Enough is enough."

We want to make a decent living in our traditional territories, and forever, that was fishing, forestry. Our people made a decent living. Now, they can't do that. So what are we supposed to do? For how many years in our communities, poor housing, all the social ills that come along with that, that's what we fight for, but it seems to fall on deaf ears.

I go to Ottawa a lot of times, and come away scratching my head. We're left out on the West Coast, especially up here, because we don't have the political clout that other provinces had or do have. And you look around the table, senators from B.C., where are they?

We've finally got a fisheries minister from B.C. that we haven't met yet. I met with two of the previous ones, and I made an argument about us getting access to quality quota fisheries. It gets us nowhere. It's the rich that get richer and the poor get poorer, and the poorer are us.

**John Helin, maire, bande des Lax Kw'alaams :** Je voudrais souhaiter la bienvenue à tous les sénateurs sur notre territoire traditionnel. Nous sommes là depuis des milliers d'années et nous ne partons pas. Or, quelque chose comme cette interdiction touchant les pétroliers qui nous a été imposée... vous savez, nous vivons de la terre et de la mer depuis des milliers d'années. Nous avons dans notre collectivité une flotte de pêche qui ne nous permet plus de gagner notre vie. Alors, quand des portes se ferment devant nous, nous devons étudier toutes les possibilités qui se présentent.

Et ce n'est pas moi qui prendrai une décision à l'égard de tout projet proposé dans l'avenir. Ce sera mes membres. C'est à eux que ces projets seront présentés.

Nous entamons des poursuites, et notre histoire est reniée. Nous regardons ce qui se passe partout au Canada, et nous avons l'impression d'être exclus de cette région du monde.

Je suis allé bien des fois à Ottawa, pour comparaître devant divers comités, et tout ce que je dis semble tomber dans l'oreille de sourds. Nous avons dans notre collectivité une usine de transformation du poisson que nous avons de la difficulté à soutenir, et nous possédons la plus grande flotte de pêche de la côte qui ne permet plus aux gens de gagner leur vie. Des règlements sont imposés, sans que nous soyons consultés.

Le premier ministre parle de réconciliation, d'autodétermination. À mes yeux, ces mots sont tout simplement vides de sens, quand on nous impose quelque chose comme une interdiction. À un certain moment, nous devons nous lever et dire : « Ça suffit! »

Nous voulons gagner décemment notre vie sur nos territoires traditionnels et, depuis toujours, nous le faisons grâce à la pêche et à la foresterie. Notre peuple gagnait décemment sa vie. Maintenant, il ne le peut pas. Alors, que sommes-nous censés faire? Pendant combien d'années, dans nos collectivités... les logements insalubres, tous les problèmes sociaux qui s'y rattachent, voilà pourquoi nous nous battons, mais on dirait que personne ne nous écoute.

Je vais souvent à Ottawa, et j'en reviens en me grattant la tête. Nous sommes exclus, sur la côte Ouest, surtout ici, parce que nous n'avons pas le poids politique qu'avaient ou ont d'autres provinces. Et si je regarde autour de la table... où sont les sénateurs de la Colombie-Britannique?

Nous avons enfin un ministre des Pêches de la Colombie-Britannique, que nous n'avons pas encore rencontré. J'en ai rencontré deux des précédents, et j'avais formulé un argument selon lequel nous devrions obtenir l'accès à des quotas de pêche de qualité. Cela ne nous amène nulle part. Ce sont les riches qui s'enrichissent et les pauvres qui s'appauvrissent, et nous sommes pauvres.

Those are my opening remarks, and thank you for listening to me.

**The Chair:** Thank you.

Mr. Campbell?

**Alexander Fred Campbell, Hereditary Chief Smooygit Gitxoon, as an individual:** Thank you very much.

My name is Hereditary Chief Smooygit Gitxoon, and I've been holding that title for the last 30 years, as a chief for my people. Over these years, I have seen the change that is happening in our areas, in our territories, in our home, in the province.

I work in a school. I've been there for 22 years, a high school. I teach language and culture. And I see a lot of hard times taking place with our students and people.

It's hard, heartbreaking, to see that, our own people who don't have jobs anymore. They have nowhere to go. They are getting used to handouts from the government, which is not near enough to pay for their rent, food or clothing.

I see this for the last 20 years, and now we're talking about our future. I'm talking about the future of my people. What's going to happen to them, should this thing stay in place?

What I want to say today is that I do not support Bill C-48, the moratorium. I want that moved, and I want to see our people come to work and be who we are. We're not going to continue living on handouts and looking around somewhere else to find clothing and food for our people.

I see great hardship coming, should Bill C-48 stay in place. This is what I have to start with, here, and I thank you very much for listening.

**The Chair:** Thank you very much, Mr. Campbell. Mr. Mather?

**Russell Mather, Hereditary Chief Nisawaap, as an individual:** Good afternoon, ladies and gentlemen. As you see, my name is Russel Mather, from Lax Kw'alaams. I can identify 400 years of people who had the name prior to me. I was born into the tribe; there was no adoption whatsoever. It entitles me to call myself a hereditary chief, because both of my parents are full-blooded Tsimshian. There's no mixed blood in there.

As I heard the speakers this morning, they came out with some real good points, but my oldest grandson, he stands about six three, he had the privilege to be in the Bahamas working on oil tanker tugs. He says they are fully equipped. And there wasn't

Voilà ma déclaration préliminaire, et je vous remercie de m'avoir écouté.

**Le président :** Merci.

Monsieur Campbell, voulez-vous prendre la parole?

**Alexander Fred Campbell, chef héréditaire Smooygit Gitxoon, à titre personnel :** Merci beaucoup.

Je suis le chef héréditaire Smooygit Gitxoon, et je détiens ce titre depuis 30 ans, en tant que chef de mon peuple. Au fil de ces années, j'ai vu les changements qui se produisent dans nos régions, sur nos territoires, chez nous, dans la province.

Je travaille dans une école depuis 22 ans. C'est une école secondaire. J'enseigne la langue et la culture, et je vois que les temps sont durs pour beaucoup de nos élèves et de nos gens.

Il est difficile et déchirant de voir que nos propres gens n'ont plus d'emploi. Ils n'ont nulle part où aller. Ils s'habituent à recevoir l'aide du gouvernement, qui est loin d'être suffisante pour leur permettre de payer leur loyer ou de s'acheter de la nourriture ou des vêtements.

J'observe cette situation depuis 20 ans, et, maintenant, nous parlons de l'avenir. Je parle de l'avenir de mon peuple. Que va-t-il lui arriver, si ce régime demeure en place?

Ce que je veux déclarer aujourd'hui, c'est que je n'appuie pas le projet de loi C-48, le moratoire. Je veux qu'il soit retiré, et je veux voir nos gens venir travailler et retrouver leur identité. Nous ne continuerons pas à vivre de l'aide sociale et à chercher ailleurs pour trouver des vêtements et de la nourriture pour notre peuple.

Si le projet de loi C-48 reste en place, je vois venir des difficultés considérables. Voilà par quoi je dois commencer, ici, et je vous remercie infiniment d'avoir écouté.

**Le président :** Merci beaucoup, monsieur Campbell. Monsieur Mather, voulez-vous prendre la parole?

**Russell Mather, chef héréditaire Nisawaap, à titre personnel :** Bonjour, mesdames et messieurs. Comme vous le voyez, je m'appelle Russell Mather, de Lax Kw'alaams. Je peux nommer toutes les personnes qui ont porté le nom avant moi au cours des 400 dernières années. Je suis né dans la tribu; il n'y a eu absolument aucune adoption. Ainsi, j'ai le droit de m'autoproclamer chef héréditaire, parce que mes deux parents sont des Tsimshian pur sang. Il n'y a aucun métissage là-dedans.

J'ai écouté les intervenants, ce matin, et ils ont soulevé de très bonnes questions, mais mon petit-fils aîné, qui fait environ six pieds et trois pouces, a eu le privilège de se rendre aux Bahamas pour travailler à bord de remorqueurs de pétroliers. Il affirme

just one; there were a lot of boats ready to go at the drop of a hat to assist a tanker anywhere.

So for me, when I see what's happening up here in our territory, previous speakers have said that there's a lot of hurt. There's no money, no jobs. The younger guys are really paying for it. I feel bad for them, and I had previously talked to these young guys, to ask them their view on this. They said, "Let's get it on. Let's just do it. We're broke." There are no jobs. The cannery is down, and when the salmon comes, they put a lot of restrictions on us.

I heard this morning about human error. The Department of Fisheries, they're the ones who messed up the fishing coast. They really messed it up. I had a friend who worked for them, a few years back, to reassess streams, check up on all the debris that's in there. He wrote up a report, turned it in, and nothing happened. Salmon couldn't get by some big trees. They just neglected it.

They catch the fish, take the roe, and throw the carcass away, or freeze it if it's good enough for halibut bait. I talked to one halibut fisherman. He paid more for the carcass of a chum salmon than what he got paid for it.

So that's how corrupt our fishing industry is, and it's not getting any better. Every change they put upon us, we had to pay for it out of our own pockets. So I can't see anything wrong with this. It will work. With some good heads together, it will work. Stay on top of everything.

To me, I would say yes, let's just go ahead and do it. You don't have to be a rocket scientist to come to the northwest and see the hurt in the villages and the outlying districts. They don't have too much. They were all fishing villages at once. Just walking down the hill, here, Third Avenue, I counted 15 businesses closed up, empty. They couldn't make a go of it.

So that's how hard it is. That's how hard it hit the northwest. I'm for it. Let's give it a whirl. Let's try it. Human error, but we have to stay on top of that. And I thank you, everyone.

**The Chair:** Thank you.

Mr. White.

**Jack White, Elder, Lax Kw'alaams, as an individual:** Good afternoon. My name is Jack White. I'm speaking as an elder.

qu'ils sont entièrement équipés et qu'il n'y en avait pas qu'un; plusieurs bateaux étaient prêts à partir à tout moment pour aller aider un pétrolier, où que ce soit.

Alors, de mon point de vue, quand je constate ce qui se passe ici, sur notre territoire, les intervenants précédents ont déclaré que beaucoup de tort avait été causé. Il n'y a pas d'argent, pas d'emplois. Les jeunes sont réellement en train de le payer cher. J'ai de la peine pour eux, et je me suis adressé à eux auparavant pour leur demander leur point de vue à ce sujet. Ils ont dit : « Faisons-le. Passons à l'action. Nous sommes cassés. » Il n'y a pas d'emplois. La conserverie a cessé ses activités, et, quand le saumon arrive, on nous impose beaucoup de restrictions.

Ce matin, j'ai entendu parler de l'erreur humaine. Ce sont les responsables du ministère des Pêches qui ont perturbé la pêche sur la côte. Ils ont vraiment tout gâché. J'avais un ami qui travaillait pour eux, il y a quelques années, à réévaluer les ruisseaux, à surveiller tous les débris qu'ils contiennent. Il a rédigé un rapport, l'a présenté, et rien ne s'est produit. De gros arbres empêchaient le saumon de passer. Le ministère a tout simplement négligé le problème.

Ces gens récoltent le poisson, prennent les œufs et jettent la carcasse, ou bien ils la congèlent, si elle est assez bonne pour tenir lieu d'appât de pêche au flétan. J'ai parlé à un pêcheur de flétan. La somme qu'il payait pour la carcasse d'un saumon kéta était plus élevée que celle qu'il touchait en retour.

Alors, voilà dans quelle mesure notre industrie de la pêche est corrompue, et la situation ne s'améliore pas. Tous les changements qu'on nous a imposés, nous avons dû les payer de notre propre poche. Ainsi, je ne vois rien de mal à cela. Cela va fonctionner. Si on y réfléchit, cela fonctionnera. Dominez la situation à tous les égards.

Quant à moi, je dirais : « Oui, allons-y, faisons-le ». Cela ne prend pas la tête à Papineau pour venir dans le Nord-Ouest et voir la souffrance dans les villages et dans les districts environnants. Ils n'ont pas grand-chose. Ils ont tous déjà été des villages de pêche. Simplement en descendant la colline à pied, ici, sur la troisième avenue, j'ai compté 15 entreprises fermées, vides. Elles n'ont pas réussi à s'en sortir.

Alors, voilà à quel point c'est difficile. Voilà le coup dur qui a frappé le Nord-Ouest. Je suis favorable au projet de loi. Donnons-lui une chance. Essayons-le. L'erreur est humaine, mais nous devons dominer cette situation; et je vous remercie, tout le monde.

**Le président :** Merci.

Monsieur White, vous avez la parole.

**Jack White, aîné, Lax Kw'alaams, à titre personnel :** Bonjour. Je m'appelle Jack White. Je prends la parole en ma qualité d'aîné.

I became a fisherman at the age of 16 years old, up in the slough, Cassiar Cannery. I'm going to show a picture of 1950 to today, an example. In the early 1950s, we had Carlisle Cannery, Cassiar, Sunnyside, NP, and Inverness. And then there came Nelson Brothers Fisheries at Port Edward, and there came JS McMillan in Prince Rupert, here, and the Canadian Fishing Company.

I fished as a young man and over the years I often wondered how they became like today, when you can't have anything on the waterfront without the consent of the government, the Fisheries, DFO. But in the early 1950s, we had Sunnyside Cannery, a floating barge, NP, a floating barge, and also Inverness, and here in Rupert. Out in Lax Kw'alaams, they had Nelson Brothers' camp, there, with a gas barge. Cassiar was a gas barge.

In the 1950s there was a terrible amount of sockeye. The run was very heavy. Over those years, Kitkatla, Hartley Bay, the Gitksan Territory and the Nisga'a; all these people, they had employment at that time. Very big.

So compared to today, we have only one cannery here, Canadian Fish. One in Lax Kw'alaams. There's a terrible, terrible — something is going wrong with the West Coast. I watch on TV 390, with the oil, the LNG, we don't have it here, but there's something definitely wrong with the water. Where did the salmon go?

The other thing I want to point out today is there is a lot of disruption on the TV about oil, LNG. What are we going to do without that? We have to run oil, gasoline in your car, oil in your engine. That's something to look at. Without gasoline, nothing will go.

That makes me wonder, when I see First Nations people up in the territories up there, blocking the way for what wants to go through their territory. But, on the other hand, they run fuel in their cars to get to where they want to go.

You know, at the age of 16 years old, when I first started, my dad gave me my first boat. I fished until I had my knee replacement. I fell in the boat two times, then I said, "That's enough." Before I go aboard, I don't know how to swim, but I was very careful on the boat. My dad taught me everything that I knew.

So that's the story of the West Coast, how it was way back in the 1950s. I remember my mom used to go down to North Pacific Cannery. They'd use a big packer to take them down.

Je suis devenu pêcheur à l'âge de 16 ans, dans les marécages, pour la conserverie Cassiar. Je vais vous montrer une photographie pour que vous puissiez voir la différence de 1950 à aujourd'hui, en guise d'exemple. Au début des années 1950, nous avions les conserveries Carlisle, Cassiar, Sunnyside, NP et Inverness. Ensuite, la pêcherie des frères Nelson est arrivée à Port Edward, puis JS McMillan, à Prince Rupert, ici, ainsi que la Canadian Fishing Company.

Je pêchais quand j'étais jeune et, au fil des ans, je me suis souvent demandé comment on en était arrivé à la situation d'aujourd'hui, où on ne peut rien faire sur le bord de l'eau sans le consentement du gouvernement, des pêches, du MPO. Toutefois, au début des années 1950, nous avions la conserverie Sunnyside et NP, des barges flottantes, ainsi qu'Inverness, ici, à Prince Rupert. À Lax Kw'alaams, on avait le camp des frères Nelson et une barge gazière. Cassiar Cannery était une barge gazière.

Dans les années 1950, il y avait une énorme quantité de saumon rouge. Les récoltes étaient très importantes. Durant ces années, les gens de Kitkatla et de Hartley Bay, ainsi que les Gitksan et les Nisga'a... tous ces gens avaient un emploi, à cette époque. C'était une industrie de très grande envergure.

Alors, si on fait une comparaison avec la situation d'aujourd'hui, nous n'avons qu'une conserverie, Canadian Fish. Une à Lax Kw'alaams. Il y a un terrible, terrible... quelque chose ne tourne pas rond avec la côte Ouest. Je regarde la chaîne 390 à la télévision, et le pétrole, le GNL... nous n'en avons pas, ici, mais quelque chose ne tourne assurément pas rond avec l'eau. Où est passé le saumon?

L'autre élément que je veux souligner aujourd'hui, c'est qu'il y a beaucoup de débats, à la télévision, au sujet du pétrole, du GNL. Qu'allons-nous faire sans ces combustibles? Nous devons utiliser du pétrole, de l'essence, dans nos voitures, pour faire fonctionner le moteur. C'est une question sur laquelle il faut se pencher. Sans essence, rien ne fonctionnera.

Cela m'amène à réfléchir, quand je vois des gens des Premières Nations, dans les territoires, là-bas, bloquer des projets qui traverseraient leur territoire. Par contre, ils mettent du carburant dans leur voiture afin de se rendre là où ils veulent aller.

Vous savez, à l'âge de 16 ans, quand j'ai commencé à pêcher, mon père m'a donné mon premier bateau. J'ai pêché jusqu'à ce que je subisse mon arthroplastie du genou. Je suis tombé dans le bateau deux fois, puis j'ai dit : « Ça suffit. » Avant de monter à bord, je ne savais pas nager, mais je faisais très attention à bord du bateau. Mon père m'a enseigné tout ce que je savais.

Alors, voilà l'histoire de la côte Ouest, comment c'était dans les années 1950. Je me rappelle que ma mère se rendait à la conserverie North Pacific. On utilisait un gros bateau de transport pour y amener les gens.

**The Chair:** We're about six minutes, now. So we're kind of running over time.

**Mr. White:** Okay.

**The Chair:** Are you good with that? Okay.

Mr. Bryant?

**George Bryant, Gitwilgoys Tribe, as an individual:** My name is George Bryant. I'm here with our elder. One of the things that I wanted to talk on is on Bill C-48. Over in Lax Kw'alaams, in 2016, we did a vote on LNG, and 65 per cent of the people voted to go with LNG. They voted for change.

We have a good environmental program, but one of the things that I'm hearing —

**The Chair:** Mr. Bryant, you aren't on the witness list. I'm sorry, I thought you were. I had: Mr. White, Mr. Helin, Mr. Campbell, and Mr. Mather. So we're going to go with that.

Senator Miville-Dechêne.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you, Mr. Chair.

I have a question for Mr. Helin. Obviously, we've heard some hereditary chiefs earlier today, so we know, we realize, and I've read that your community is divided. I have a couple of questions. The first one: How are you going to consult? Are you thinking about a referendum? How can you consult the Lax Kw'alaams to know where they really stand on the issue?

We talked to your brother, the vice president of Eagle Spirit I think. So where would be the terminal? Which port would it leave from? Because you have a port, but I don't think it's deep enough. And who is financing Eagle Spirit?

So I have four questions.

**Mr. Helin:** Well, to start off, I'm not here representing Eagle Spirit. I'm here as the elected mayor of the band.

**Senator Miville-Dechêne:** Okay.

**Mr. Helin:** And second of all, the Liberal Government did a study in the 1970s on ports on the West Coast of B.C. and the best port on the West Coast was Lax Kw'alaams, Prince Rupert. The worst port was Burnaby. So through that study, that was the outcome.

I forget your other questions.

**Le président :** Nous en sommes maintenant à environ six minutes, alors, nous avons en quelque sorte dépassé le temps dont nous disposons.

**M. White :** D'accord.

**Le président :** Est-ce que cela vous va? D'accord.

Monsieur Bryant, voulez-vous prendre la parole?

**George Bryant, tribu Gitwilgoys, à titre personnel :** Je m'appelle George Bryant. J'accompagne notre aîné. L'un des sujets que je voulais aborder, c'est le projet de loi C-48. En 2016, à Lax Kw'alaams, nous avons tenu un vote sur le GNL, et 65 p. 100 des gens ont voté en faveur de son exploitation. Ils ont voté pour le changement.

Nous sommes dotés d'un bon programme environnemental, mais l'une des choses que j'entends...

**Le président :** Monsieur Bryant, vous ne figurez pas sur la liste des témoins. Je suis désolé, je pensais que c'était le cas. J'avais MM. White, Helin, Campbell et Mather. Alors, nous allons nous en tenir à cela.

Madame Miville-Dechêne, vous avez la parole.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Je vous remercie, monsieur le président.

J'ai une question à poser à M. Helin. Évidemment, plus tôt aujourd'hui, nous avons entendu le témoignage de certains chefs héréditaires, alors nous savons et constatons que votre communauté est divisée, et je l'ai lu également. J'ai deux ou trois questions à poser. Tout d'abord, comment tiendrez-vous vos consultations? Songez-vous à un référendum? Comment pouvez-vous consulter les Lax Kw'alaams afin de savoir quelle est réellement leur position à l'égard de la question?

Nous avons parlé à votre frère, le vice-président d'Eagle Spirit, je crois. Alors, où serait le terminal? De quel port le pétrole partirait-il? Parce que vous avez un port, mais je ne pense pas qu'il soit assez profond. Et qui finance Eagle Spirit?

Alors, je vous pose quatre questions.

**M. Helin :** Eh bien, pour commencer, je ne suis pas là pour représenter Eagle Spirit. Je compare à titre de maire élu de la bande.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** D'accord.

**M. Helin :** Et ensuite, dans les années 1970, le gouvernement libéral a mené une étude sur les ports de la côte Ouest de la Colombie-Britannique, et le meilleur était celui à Lax Kw'alaams, à Prince Rupert. Le pire était celui de Burnaby. Alors, voilà le résultat de cette étude.

J'oublie vos autres questions.



**Senator Miville-Dechêne:** The first was: How will you consult, or will you consult, as a referendum or whatever, your people to know where they stand? Because obviously there is division.

**Mr. Helin:** Yes, and there always will be division. And I can't control everything, but I can do my best to get the best information to the membership and go to a referendum on any big proposed project. Right now, there are no proposed projects, so until one materializes — George was just talking about the LNG project that we had to get the right information out to our membership and it went to a referendum. That came back with 67 per cent to proceed, I think.

**Senator Miville-Dechêne:** And no referendum on the Eagle Spirit pipeline yet?

**Mr. Helin:** Eagle Spirit is just a proposal. It's nothing right now. Until it becomes real, you don't do anything with it.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you.

**The Chair:** Senator Simons.

**Senator Simons:** We heard earlier today from members of your own nation and people from up and down the coast, from Haida Gwaii, who spoke very passionately about their fears that tanker traffic could destroy the fishery. Not just because of the risk of spills but because adding 500 tankers would put a stress on the water systems.

Many of you have spoken passionately about what's happened to the fishery. So I wonder, what would you say to us and what would you say to your own people about their fears that oil tankers could destroy the ecosystem that gives you all sustenance?

**Mr. Helin:** Well, I think it comes back to getting the right information to whatever is being proposed. And right now, as far as I know, there's nothing.

The fact that the moratorium is being imposed on us, without consulting with us.

**Senator Simons:** I think they felt consulted.

**Mr. Helin:** Who? With who, though? I'm the elected person, and I haven't been consulted. I would like my membership and myself to be consulted, meaningfully.

**The Chair:** Senator Patterson.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** La première était : comment tiendrez-vous vos consultations ou consulerez-vous, au moyen d'un référendum ou quoi que ce soit, vos gens pour connaître leur point de vue? Parce qu'ils sont manifestement divisés.

**M. Helin :** Oui, et il y aura toujours une division. Je ne peux pas tout contrôler, mais je peux faire de mon mieux pour procurer aux membres les meilleures informations et tenir un référendum sur tout grand projet proposé. Actuellement, il n'y en a aucun, alors, tant qu'aucun projet ne se concrétisera... George vient tout juste de parler du projet de GNL au sujet duquel nous avons dû procurer les bons renseignements à nos membres et qui a fait l'objet d'un référendum. Je pense qu'il en a ressorti que 67 p. 100 étaient en faveur de la mise en œuvre.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Et pas encore de référendum sur le pipeline d'Eagle Spirit?

**M. Helin :** Eagle Spirit n'est qu'une proposition. Ce n'est rien, pour l'instant. Tant qu'il ne s'agira pas réellement d'un projet, on ne peut rien en faire.

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

**Le président :** Sénatrice Simons, vous avez la parole.

**La sénatrice Simons :** Plus tôt aujourd'hui, nous avons entendu le témoignage de membres de votre propre nation et de résidents de la côte et de Haida Gwaii, qui ont parlé avec passion de leurs craintes à l'égard de la possibilité que la circulation des pétroliers puisse détruire la pêche. Pas seulement à cause du risque de déversement, mais aussi à cause de l'ajout de 500 navires-citernes qui exerceraient des tensions sur les réseaux hydrographiques.

Vous êtes nombreux à avoir parlé passionnément de ce qui est arrivé à la pêche. Alors, je me demande, que nous diriez-vous et que diriez-vous à vos propres gens au sujet de leurs craintes à l'égard de la possibilité que les pétroliers puissent détruire l'écosystème qui subvient à vos besoins à tous?

**M. Helin :** Eh bien, on en revient au fait de procurer aux gens les bonnes informations concernant ce qui est proposé. Et, actuellement, à ce que je sache, il n'y a rien.

Le fait que le moratoire nous est imposé, sans que nous ayons été consultés...

**La sénatrice Simons :** Je pense que ces personnes estimaient avoir été consultées.

**M. Helin :** Qui? Je vous demande toutefois, qui? Je suis l'élu, et je n'ai pas été consulté. Je voudrais que mes membres et moi-même soyons consultés, de façon significative.

**Le président :** Sénateur Patterson, vous avez la parole.

**Senator Patterson:** Mr. Helin, I believe that the study you're referring to is the *Potential Pacific Oil Ports: A Comparative Environmental Risk Analysis Report* by Fisheries and Environment Canada. I just wanted to put that on the record; I think that's the study you're referring to that talks about the deepwater oil ports.

**Mr. Helin:** Yes.

**Senator Patterson:** You were talking about consultation and that the people of your community would be making the decision. We have a bill before us now in the Senate called Bill C-69, and it sets up a whole new environmental process. And, Mr. Chair, I want to mention it because it would require that a deepwater port, like what might be proposed on this north coast, and/or a pipeline be subject to thorough, rigorous analysis. There's a whole chapter on Indigenous people, Indigenous knowledge. There's a whole list of groups to be consulted and included if such a major project would be proposed.

Is this the kind of consultation that you're talking about would be required in order for your community to make a decision on such a proposal as a new port or a new pipeline?

**Mr. Helin:** Well, again, it would come back to meaningful consultation. I'm familiar with the bill you're talking about. Again, it's words. Does that translate to the government sitting down with not just me and my council, but our membership, our hereditary leaders, to make them understand what is being proposed? What's the consultation about? And have a consultation record that is very meaningful.

**Senator Patterson:** I'm disappointed to hear the stories that you and your colleagues have told about the decline of the fishery, due to mismanagement perhaps by DFO. I think that was one thing you were suggesting.

So the young people you've spoken to in your community who are looking for new opportunities, do they see the possibility of working in the energy industry on this coast as a possible new opportunity for them, where they are otherwise reducing jobs in the traditional occupations?

**Mr. Helin:** Well, for example, we have over 3,800 members on our band list, and about 700 to 800 on reserve in the village; over 1,000 living in Prince Rupert; and the rest scattered throughout the world. Most of our young people are living away from the community because there are no meaningful jobs, there. There's a fish plant that employs up to 100 people on an annual basis, but our fishing fleet, the average age of our fishermen is 60, 65 years old, 70 years old.

**Le sénateur Patterson :** Monsieur Helin, je crois que l'étude à laquelle vous faites allusion s'intitule *Potential Pacific Oil Ports: A Comparative Environmental Risk Analysis Report*, de Pêches et Environnement Canada. Je voulais simplement le déclarer officiellement; je pense qu'il s'agit de l'étude à laquelle vous faites allusion, qui porte sur les ports pétroliers en eaux profondes.

**M. Helin :** Oui.

**Le sénateur Patterson :** Vous parliez de consultations et du fait que les gens de votre collectivité prendraient la décision. Un projet de loi est maintenant soumis à l'étude du Sénat; on l'appelle le projet de loi C-69, et il établit tout un nouveau processus environnemental. Par ailleurs, monsieur le président, je veux le mentionner parce qu'il exigerait qu'un port en eaux profondes, comme celui qui pourrait être proposé sur cette côte nord, ou qu'un pipeline fassent l'objet d'une analyse rigoureuse et approfondie. Il contient tout un chapitre sur les Autochtones et sur leurs connaissances. Il présente toute une liste de groupes à consulter et à inclure si un tel projet majeur était proposé.

S'agit-il du genre de consultations dont vous parlez, qui seraient requises pour que votre collectivité puisse prendre une décision à l'égard d'une proposition, par exemple à l'égard d'un nouveau port ou d'un nouveau pipeline?

**M. Helin :** Eh bien, encore une fois, on en revient aux consultations significatives. Je connais bien le projet de loi dont vous parlez. Encore une fois, ce sont des mots. Cela fera-t-il en sorte que le gouvernement discute non seulement avec mon conseil et moi-même, mais aussi avec nos membres et nos chefs héréditaires, pour leur faire comprendre ce qui est proposé? Quel sera le sujet des consultations? Et cela nécessite la tenue d'un dossier de consultation très exhaustif.

**Le sénateur Patterson :** Je suis déçu d'entendre les histoires que vos collègues et vous avez racontées au sujet du déclin de la pêche, en raison d'une mauvaise gestion, peut-être par le MPO. Je pense qu'il s'agissait d'une chose que vous laissiez entendre.

Alors, les jeunes à qui vous avez parlé, au sein de votre collectivité, qui cherchent de nouveaux débouchés, voient-ils la possibilité de travailler dans l'industrie énergétique, sur la côte, comme une nouvelle perspective pour eux, puisqu'on réduit autrement les emplois dans les métiers traditionnels?

**M. Helin :** Eh bien, par exemple, le nom de plus de 3 800 personnes figure sur la liste des membres de notre bande, et environ de 700 à 800 vivent dans la réserve, au village; plus de 1 000 vivent à Prince Rupert et les autres sont dispersés partout dans le monde. La plupart de nos jeunes vivent loin de la collectivité parce qu'il n'y a aucun emploi intéressant, là-bas. On y retrouve une usine de transformation du poisson qui emploie jusqu'à 100 personnes annuellement, mais notre flotte de pêche... l'âge moyen de nos pêcheurs est de 60, 65, 70 ans.

So that tells you nobody young wants to get into that industry, because there's no future.

**The Chair:** Mr. Campbell, you wanted to add something?

**Mr. Campbell:** Thank you, Mr. Chairman. I'd just like to back up what Mr. Helin was talking about, about being consulted. I am a hereditary chief in our tribe, the Gitwilgyoys Tribe. It's who I'm sitting for today, the Gitwilgyoys Tribe. That's us.

I have never been consulted in any way, shape, or form on this

**The Chair:** On this bill?

**Mr. Campbell:** — Bill 48 that's been put in place. So we know nothing about it, and therefore I need to be consulted as well. Because I know the coastline. I know the names of the coast, all the way down, with our language, and why they have those names. I just wanted to let you know that. Thank you.

**Senator Dasko:** This morning we heard from leaders of a number of communities who speak in similar terms to what I've heard today. They look to a sustainable fishery. They look to rebuild the fishery as the key to the future for their children and grandchildren, just as you look to other opportunities for your children and grandchildren.

Following on what Senator Simons has asked, they see that fishery being threatened by oil tankers, but that is the key that they see, too, to their future.

I would like you to comment on that.

**Mr. Helin:** Unfortunately, where some of our communities are situated, that's all they have to look forward to, because they're not situated close to Prince Rupert or close to Vancouver, or somewhere else where they can diversify into something else. A lot of our communities are in isolated situations, and unfortunately, because of whatever reason, there's a lack of fish and lack of access to quotas.

And that's what I mean when I talk about deaf ears in Ottawa. Jimmy Patterson bought a big chunk of the fleet here on the coast, and somebody mentioned a cannery in Prince Rupert. He owns that. He shut it down. He moved his workers to Alaska, for obvious reasons. We sit on the sidelines because we don't have access to the halibut quota, which is worth a lot of money. All the different species that are worth money, we can't access.

Alors, voilà qui témoigne du fait qu'aucun jeune ne veut entrer dans cette industrie, parce qu'il n'y a aucun avenir.

**Le président :** Monsieur Campbell, voulez-vous ajouter quelque chose?

**M. Campbell :** Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais simplement revenir aux propos qu'a tenus M. Helin au sujet du fait d'être consulté. Je suis un chef héréditaire au sein de notre tribu, la tribu Gitwilgyoys. C'est au nom de cette tribu que je comparais aujourd'hui. C'est nous.

Je n'ai jamais été consulté d'aucune manière au sujet du...

**Le président :** Au sujet du projet de loi?

**M. Campbell :** ... projet de loi 48 qui a été mis en place. Alors, nous ne savons rien à son sujet, et, par conséquent, je dois être consulté, moi aussi, parce que je connais la côte. Je connais les noms de la côte, sur toute la longueur, dans notre langue, et les raisons pour lesquelles on utilise ces noms. Je voulais simplement vous le faire savoir. Merci.

**La sénatrice Dasko :** Ce matin, nous avons entendu les chefs d'un certain nombre de collectivités tenir des propos semblables à ceux que j'ai entendus aujourd'hui. Ils envisagent une pêche durable. Ils veulent rebâtir cette industrie et en faire la clé de l'avenir pour leurs enfants et petits-enfants, tout comme vous envisagez d'autres possibilités pour vos enfants et vos petits-enfants.

Pour donner suite à la question qu'a posée la sénatrice Simons, ils voient cette pêche menacée par les pétroliers, mais c'est aussi ce qu'ils considèrent, eux aussi, comme étant la clé de leur avenir.

Je voudrais que vous formuliez un commentaire à ce sujet.

**M. Helin :** Malheureusement, là où certaines de nos collectivités sont situées, c'est le seul avenir que les gens peuvent envisager, car ils ne se trouvent pas à proximité de Prince Rupert ou de Vancouver, ou bien d'un quelconque endroit où ils peuvent se diriger vers un autre domaine. Beaucoup de nos collectivités sont dans des situations d'isolement, et, malheureusement, pour une raison ou pour une autre, il manque de poisson et d'accès à des quotas.

Et c'est ce que je veux dire quand je parle du fait que nos paroles tombent dans l'oreille d'un sourd à Ottawa. Jimmy Patterson a apporté une grande partie de la flotte ici, sur la côte, et quelqu'un a mentionné une conserverie, à Prince Rupert. Il en est le propriétaire. Il l'a fermée. Il a amené ses travailleurs en Alaska, pour des raisons évidentes. Nous restons sur la touche parce que nous n'avons pas accès au quota de flétan, qui vaut beaucoup d'argent. Nous ne pouvons accéder à aucune des diverses espèces qui valent de l'argent.

So it's unfortunate in a lot of situations where a lot of our communities are situated.

**Senator Smith:** We've heard a lot of testimony over the recent timeline on Bill C-48 and Bill C-69. I'm trying to get a sense of understanding what consultation means to you folks. I've had some very vague responses, and I'm not being critical of the responses, but if the future is going to deliver some appropriate return, there has to be total understanding and trust between the parties.

How would you build the trust with proponents, companies, government, et cetera? How would you build that trust so that you folks would have the confidence that you're going to go forward and get the expected result for yourself and for your people?

Some people today just said, "Well, we'll meet with people." But I think it takes more than just meeting with people. It takes a plan. Is there a three- or four-point plan that you could say would be a start to real consultation, to define what real consultation means?

**Mr. Helin:** I think the way I'd respond to that is that you should get to know us. Anybody I meet with, there's a lot of interest in LNG out there, again. It's not going away, but none of them are real. Anybody who wants to do business with you wants certainty, so the earlier that somebody is proposing a project and is serious about it, come and meet with us, and we'll do our part to meet with our membership, to have them included every step of the way so that it's either yes or no, with them. It's not me dictating, and not a council dictating, or anybody else dictating. It's understanding what's being proposed, so that, if it's a big project, our membership can have a say in it.

**Senator Smith:** Would you outline to any third party, government group, whatever, what your expectations would be in the consultation process so that they would have to do their homework, so that they could be specific with you in developing that trust?

**Mr. Helin:** Yes. I'm very open about it, and the sooner you can come meet with us and our membership, the better off your chances are of succeeding.

**Senator Gagné:** Thank you for being here and for your presentations.

I just wanted to follow up on a question that my colleague Senator Miville-Dechéne asked pertaining to the Eagle Spirit project. It's a \$16 billion oil pipeline from Alberta to the West

Alors, la situation est malheureuse pour beaucoup de nos collectivités, vu où elles sont situées.

**Le sénateur Smith :** Nous avons entendu au cours des dernières séances beaucoup de témoignages sur les projets de loi C-48 et C-69. Je tente d'acquiescer une certaine compréhension de ce que signifie le terme « consultation » à vos yeux. J'ai obtenu des réponses très vagues, et ce n'est pas pour les critiquer, mais, si nous voulons obtenir un rendement adéquat à l'avenir, il faut absolument que les parties se comprennent et se fassent confiance.

Comment pouvez-vous tisser un lien de confiance avec les promoteurs, les entreprises, le gouvernement, et cetera? Comment pouvez-vous instaurer cette confiance, afin que vous puissiez être convaincus que vous irez de l'avant et obtiendrez les résultats escomptés pour vous-même et vos gens?

Aujourd'hui, certaines personnes se sont contentées de dire : « Eh bien, nous allons rencontrer des gens. » Mais je pense que cela ne suffit pas. Il faut un plan. A-t-on établi un plan en trois ou quatre étapes qui pourrait, selon vous, être un début pour la tenue de réelles consultations, afin de définir ce que vous entendez par là?

**M. Helin :** Je pense que je vous répondrais en vous disant que vous devriez apprendre à nous connaître. Toutes les personnes que je rencontre... encore une fois, on s'intéresse beaucoup au GNL. Cet intérêt ne disparaît pas, mais aucun des projets n'est réel. Quiconque veut faire affaire avec nous veut de la certitude, alors plus cette personne propose un projet tôt et plus elle est sérieuse... qu'elle vienne nous rencontrer, et nous ferons notre part pour rencontrer nos membres, afin de les inclure à toutes les étapes, de sorte que nous acceptions ou refusions tous ensemble. Ce n'est pas moi ni un conseil qui donne des ordres, ni personne d'autre. Il s'agit de comprendre ce qui est proposé, de sorte que, s'il s'agit d'un grand projet, nos membres puissent avoir leur mot à dire à son sujet.

**Le sénateur Smith :** Voudriez-vous décrire à l'intention des responsables de tout tiers, groupe gouvernemental, qui que ce soit, quelles seraient vos attentes dans le cadre du processus de consultation, de sorte qu'ils puissent faire leurs devoirs et vous fournir des renseignements précis afin d'établir ce lien de confiance?

**M. Helin :** Oui. Je suis très ouvert à ce sujet, et, le plus tôt vous pourrez venir nous rencontrer, nos membres et nous, meilleures seront vos chances de réussir.

**La sénatrice Gagné :** Je vous remercie de votre présence et de vos exposés.

Je voulais simplement donner suite à une question qu'a posée ma collègue la sénatrice Miville-Dechéne concernant le projet Eagle Spirit. Il s'agit d'un oléoduc de 16 milliards de dollars

Coast, and if I am correct, I heard that you are vice-president. You obviously have a financial stake in that particular pipeline.

**Mr. Helin:** I have to correct you, again. It's a proposal.

**Senator Gagné:** It's a proposal, but you still have an invested interest.

**Mr. Helin:** Since I was elected into my position, I don't sit with Eagle Spirit. I don't represent Eagle Spirit, I've stepped away.

**Senator Gagné:** But you're still vice-president.

**Mr. Helin:** On paper, yes.

**Senator Gagné:** It's just to clarify, because I think what I'm sensing is an apparent conflict of interest, and I thought maybe it would be important to note that.

**Mr. Helin:** Before the last election I was very clear with the membership that I was with Eagle Spirit. I was elected into this position with people knowing that. I didn't hide anything.

**Senator Gagné:** Okay, thank you.

**The Chair:** Senator MacDonald.

**Senator MacDonald:** It took Air Canada a while to get me out here the last couple of days. A lot of fog in Nova Scotia, a lot of cancelled flights. I got as far as Vancouver, and finally got here today, but my luggage is still in Montreal. But I'm here, and it's great to be here with you.

I want to speak to you as a Nova Scotian, because so much of the concerns that are articulated here are very familiar to us on the East Coast. I grew up in a very old fishing community. Louisbourg is one of the oldest fishing communities in North America, over 400 years of fishing. On my mother's side, the family fished for centuries. My father's side of the family were seamen for centuries, merchant seamen, captains. So both of these dynamics, I'm very familiar with in my own family and my own community.

If you look at Newfoundland, the Grand Banks of Newfoundland are the greatest fishing grounds in the world. They don't want to give up their oil, and they've made it very clear that you can produce oil right out of the Banks and keep fishing, and do both safely.

s'étendant de l'Alberta à la côte Ouest et, si je ne me trompe pas, j'ai entendu dire que vous êtes vice-président. Vous avez manifestement un intérêt financier dans ce pipeline particulier.

**M. Helin :** Je dois vous corriger, encore une fois. Il s'agit d'une proposition.

**La sénatrice Gagné :** C'est une proposition, mais vous avez tout de même un intérêt direct.

**M. Helin :** Depuis que j'ai été élu à mon poste, je ne sié debate plus au conseil d'Eagle Spirit. Je ne représente pas Eagle Spirit; j'ai quitté la société.

**La sénatrice Gagné :** Mais vous en êtes encore le vice-président.

**M. Helin :** Sur papier, oui.

**La sénatrice Gagné :** C'est simplement pour clarifier ce point, parce que je relève un conflit d'intérêts apparent, et j'estimais qu'il était important de le souligner.

**M. Helin :** Avant la dernière élection, j'ai clairement dit aux membres que j'appuyais le projet d'Eagle Spirit. Les gens le savaient, et j'ai été élu. Je n'ai rien caché.

**La sénatrice Gagné :** D'accord, merci.

**Le président :** Sénateur MacDonald, vous avez la parole.

**Le sénateur MacDonald :** Il a fallu un certain temps à Air Canada pour me faire venir ici ces deux derniers jours. Il y a beaucoup de brouillard en Nouvelle-Écosse, et donc beaucoup de vols ont été annulés. Je me suis rendu aussi loin qu'à Vancouver, pour finalement atterrir ici aujourd'hui, mais mes bagages sont toujours à Montréal. Cependant, je suis très heureux d'être ici avec vous.

Je veux vous parler en tant que Néo-Écossais, parce que, sur la côte Est, nous connaissons très bien bon nombre des préoccupations qui sont abordées ici. J'ai grandi dans une collectivité de pêcheurs des plus anciennes. Louisbourg est l'une des plus anciennes collectivités de pêcheurs en Amérique du Nord, avec des activités de pêche qui remontent à plus de 400 ans. Du côté de ma mère, la famille a pêché pendant des siècles. Les membres de la famille de mon père ont été marins — marins marchands et capitaines — pendant des siècles. Je connais donc très bien ces deux dynamiques et les ai vues à l'œuvre dans ma propre famille et dans ma propre collectivité.

Du côté de Terre-Neuve, les Grands Bancs de Terre-Neuve sont l'une des meilleures zones de pêche au monde. Les habitants ne veulent pas renoncer à leur pétrole, et ils ont dit très clairement qu'il est possible de produire du pétrole directement à partir des Bancs et de continuer à pêcher, et ce, en toute sécurité.

It's about managing risk. It's about common sense and managing risk.

When I come up to this part of the country, I see people dying for employment, dying for some progress, and we've got such a great country that seems to work against itself so much, sometimes. If Alaska could build a pipeline from the Beaufort Sea down the spine of Alaska 50 years ago, I'm sure we can build one from western Canada to the West Coast here, and I think we can do it safely.

The point I want to make is that people have to keep their wits about them. The idea that you can't maintain a traditional fishery and exploit the resources of the country at the same time. I think it's easily done with good planning. Of course, we need a spill response team up here.

**The Chair:** Get to your question, Senator MacDonald.

**Senator MacDonald:** Well, I have two days of questions coming up.

**The Chair:** The only excuse you have is that you weren't here this morning because of Air Canada, so I'm giving you a little slack, but after this, you've got to get to it.

**Senator MacDonald:** Surely reasonable people can sit down here on this side of the country. We have a big country, and we all have to work together. Reasonable people can sit down with these two issues and put together a compromise where both sides can win and the country can win. Because there's so much at stake.

When you speak to the people who are opposed to it, can you find any common ground with them at all?

**Mr. Helin:** Well, I don't know. You can hear the comments from behind me, here. You talk about reasonable people. Unfortunately, a lot of people don't have an open mind, so you can't change their mind.

**Senator MacDonald:** Well, they don't have to have an open mind, but —

*[Interruption from the audience.]*

**The Chair:** This is not a game show. What we're trying to do here is get information and evidence, and we'll do the best we can. Allow Senator MacDonald to ask his question and Mr. Helin to answer the question. Thank you.

Go ahead, Senator MacDonald.

Il s'agit de faire preuve de bon sens et de savoir gérer le risque.

Lorsque je viens dans ce coin du pays, je vois des gens qui meurent d'envie d'être embauchés et de voir du progrès. Nous avons un très grand pays, qui semble aller à l'encontre de son propre intérêt, parfois. Si l'Alaska a été en mesure de construire un pipeline partant de la mer de Beaufort et traversant l'État au plein milieu il y a 50 ans, je suis sûr que nous pouvons en construire un de l'Ouest canadien vers la côte Ouest ici, et je pense que nous pouvons le faire en toute sécurité.

Ce que je veux dire, c'est que les gens doivent garder leurs esprits. On pense qu'il est impossible de maintenir une pêche traditionnelle tout en exploitant les ressources du pays. Je pense que c'est facile à faire avec une bonne planification. Bien sûr, nous avons besoin d'une équipe d'intervention en cas de déversement.

**Le président :** Veuillez en venir à votre question, sénateur MacDonald.

**Le sénateur MacDonald :** J'ai deux jours de questions qui s'en viennent.

**Le président :** La seule excuse que vous avez, c'est que vous n'étiez pas ici ce matin à cause d'Air Canada; je vais donc être indulgent avec vous, mais après cela, vous devez vous y mettre.

**Le sénateur MacDonald :** Des gens raisonnables peuvent certainement s'asseoir de ce côté-ci du pays. Notre pays est vaste et nous devons tous travailler ensemble. Des gens raisonnables peuvent s'asseoir pour examiner ces deux questions et trouver un compromis et faire en sorte que les deux côtés et le pays puissent gagner. Parce qu'il y a beaucoup en jeu.

Quand vous parlez aux gens qui s'opposent à un tel projet, pouvez-vous trouver un terrain d'entente avec eux?

**M. Helin :** Je ne sais pas. Vous pouvez entendre les commentaires des gens derrière moi. Vous parlez de gens raisonnables. Malheureusement, bon nombre de personnes ne sont pas ouvertes d'esprit, et vous ne pouvez donc pas les faire changer d'avis.

**Le sénateur MacDonald :** Eh bien, elles n'ont pas besoin d'avoir l'esprit ouvert, cependant...

*[Interruption d'un membre de l'auditoire.]*

**Le président :** Il ne s'agit pas d'un jeu télévisé. Ce que nous essayons d'obtenir ici, ce sont des renseignements et des témoignages, et nous allons faire de notre mieux. Veuillez laisser M. MacDonald poser sa question et M. Helin y répondre. Merci.

Allez-y, sénateur MacDonald.

**Senator MacDonald:** Anything more, Mr. Helin, you'd like to add?

**Mr. Helin:** No, I'm fine.

**Senator MacDonald:** I'm just making the point that the issues that are being discussed here have been dealt with for decades, centuries, on the East Coast of Canada, and we've been able to manage them pretty intelligently.

The Bay of Fundy has the highest levels and strongest tides in the world, and petroleum goes in and out of the bay constantly.

**The Chair:** Senator Cormier.

**Senator Cormier:** I am trying to understand your position here, because I heard you say that there was no consultation from the federal government. I understand that there needs to be a strong consultation with all communities.

You are against the bill, but you're saying at the same time that there is no project that Eagle is a proposal. So what are you saying to your people who are for the bill because they want to protect their way of life, they want to protect the environment? What kinds of concrete benefits can you tell them to reassure them, to say that, well, if we go against the bill, then we'll have a lot of jobs, jobs for young people? Do you have numbers?

I mean, if I was part of your community, that's the answer I would be looking for. I don't understand right now, other than the no consultation factor, why you're against it. So I would like you to speak in this, please.

**Mr. Helin:** I think it comes back to my opening remarks, about somebody slamming the door in your face without talking to you. Everybody talks about fishing from our community, but you can't make a living doing that anymore. You have to evolve. There's nothing that's concrete out there, in oil or gas, right now. But you know that LNG project that was proposed here a couple of years ago, we negotiated \$2 billion worth of benefits over the 40-year life of that project. Who else is going to give you that?

With the federal government and their handouts that they give us, and all the social problems we have, all the housing problems we have, it's hard for me as a leader to go to the membership and say, "Have an open mind."

**Senator Cormier:** So do I read you well? Fisheries is from the past and oil is the future? Is that what you are saying?

**Le sénateur MacDonald :** Y a-t-il quelque chose que vous souhaiteriez ajouter, monsieur Helin?

**M. Helin :** Non.

**Le sénateur MacDonald :** Je dis simplement que les questions dont nous discutons ici sont traitées depuis des décennies, des siècles, sur la côte Est du Canada, et que nous avons été en mesure de les gérer de façon assez intelligente.

La baie de Fundy a les marées les plus fortes et les plus hautes au monde, et le pétrole entre dans la baie et en sort constamment.

**Le président :** Sénateur Cormier, vous avez la parole.

**Le sénateur Cormier :** J'essaie de comprendre votre position ici, parce que le gouvernement fédéral n'a pas tenu de consultations. Je crois comprendre qu'il faut tenir de solides consultations avec toutes les collectivités.

Vous êtes contre le projet de loi, mais vous dites en même temps qu'il n'y a pas de projet, que le projet Eagle est une proposition. Alors, que dites-vous à vos membres qui sont en faveur du projet de loi parce qu'ils souhaitent protéger leur mode de vie et préserver l'environnement? Quelles retombées concrètes pouvez-vous leur nommer afin de les rassurer, en disant que, si on va à l'encontre du projet de loi, on aura beaucoup d'emplois, des emplois pour les jeunes? Avez-vous des chiffres?

Si je faisais partie de votre collectivité, voilà la réponse que j'attendrais. À l'heure actuelle, je n'arrive pas à comprendre, en excluant le fait qu'il n'y a pas eu de consultations, pourquoi vous êtes contre. J'aimerais donc vous entendre à ce sujet, s'il vous plaît.

**M. Helin :** Je crois que cela nous ramènera à ma déclaration préliminaire, où je parlais de quelqu'un qui vous ferme la porte au nez sans même vous parler. Tout le monde parle de la pêche dans notre collectivité, mais il est désormais impossible de gagner sa vie de cette façon. Vous devez évoluer. Rien n'est concret là-dedans, par rapport au pétrole ou au gaz, à l'heure actuelle. Vous savez cependant qu'un projet de gaz naturel liquéfié a été proposé ici il y a quelques années; nous avons négocié 2 milliards de dollars en retombées sur les 40 ans de vie de ce projet. Qui d'autre est en mesure de vous donner cela?

Avec le gouvernement fédéral et l'aide financière qu'il nous donne, et avec tous les problèmes sociaux et les problèmes de logement auxquels nous faisons face, il m'est difficile, en tant que leader, d'aller voir les membres et de leur dire : « Ayez l'esprit ouvert. »

**Le sénateur Cormier :** Ai-je bien saisi ce que vous dites? La pêche est du passé et le pétrole représente l'avenir? Est-ce ce que vous tentez de dire?

**Mr. Helin:** Well, right now it is, because you can't make a living at it. But we don't give up on it. I'm not saying give up on it. That's why I go to Ottawa and fight DFO.

**The Chair:** You think they can live side by side?

**Mr. Helin:** Oh, yes.

**The Chair:** Thank you.

Mr. Campbell, would you like to add to that?

**Mr. Campbell:** Yes, I would like to add to that, and to the senator here.

Like I said, I work in a school. I've been there for 22 years, to be exact. And we have a lot of graduates. First Nations, they graduate expecting to find a job. When they've graduated and are out of school, they don't have a job. Where do they go? They go back to the handout, live on this for this month. You get a few dollars for your food, a few dollars for your clothing. The graduates, that is.

Now, they're going to college. They're going to university. Still no job, nothing. They can't go fishing. No fishing.

So that's why I'm here, to lift up the young generation, the younger people. I'm not talking about what's going to happen next year or the year after. I'm talking to seven generations, to start with. And I look at them; what are they going to do? Where are they going to go if they don't have employment?

**Senator Cormier:** I want to thank you, sir, and I want to thank you for the fact that you are teaching language and culture to younger generations, to young children, so thank you very much for that. Thank you, Mr. Chair.

**The Chair:** We have time left, senators, so I'm going to ask a couple of questions.

Mr. Helin, was there a consultation process on Bill C-48 that you know of outside of your band, in other words, with other bands? Have you heard about other bands being consulted about the bill?

**Mr. Helin:** No, I have not heard. I've talked with a lot of bands. We converse a lot, and as far as I'm aware, no.

**The Chair:** Do you know if there was any consultation with any of the communities by the federal government in this matter?

**Mr. Helin:** As far as I know, no.

**M. Helin :** Ce l'est actuellement, parce qu'il vous est impossible de gagner votre vie avec la pêche. Cependant, nous n'abandonnons pas. Je ne dis pas qu'il faut renoncer. C'est pourquoi je vais à Ottawa et que je conteste le MPO.

**Le président :** Pensez-vous que ces deux industries peuvent se côtoyer?

**M. Helin :** Certainement, oui.

**Le président :** Merci.

Monsieur Campbell, avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Campbell :** J'ai quelque chose à ajouter. Je souhaite m'adresser au sénateur.

Comme je l'ai mentionné, je travaille dans une école. Je suis là depuis 22 ans pour être exact. Nous avons beaucoup de diplômés. Les diplômés issus des Premières Nations s'attendent à trouver un emploi. Une fois qu'ils ont obtenu leur diplôme et qu'ils ont terminé l'école, ils n'en trouvent pas. Où peuvent-ils aller? Ils reviennent à l'aide gouvernementale, et vivent de cette façon pour le mois. Ils obtiennent quelques dollars pour leur nourriture, quelques dollars pour leurs vêtements. Je parle des diplômés.

Maintenant, ils vont au collège et à l'université. Il n'y a toujours pas d'emploi, rien. Ils ne peuvent pas aller pêcher. Il n'y a pas de pêche.

C'est pourquoi je suis ici, pour motiver la jeune génération, les jeunes. Je ne parle pas de ce qui va arriver l'année prochaine ou l'année d'après. Je parle des sept prochaines générations, pour commencer. Je les regarde; que vont-ils faire? Où vont-ils aller s'il n'y a pas d'emploi?

**Le sénateur Cormier :** Je tiens à vous remercier, monsieur, parce que vous enseignez la langue et la culture aux jeunes générations, aux jeunes enfants. Merci beaucoup pour cela. Merci, monsieur le président.

**Le président :** Il nous reste du temps; je vais donc poser quelques questions.

Monsieur Helin, savez-vous s'il y a eu un processus de consultation dans le cadre du projet de loi C-48 à l'extérieur de votre bande ou, en d'autres mots, avec d'autres bandes? Avez-vous déjà entendu parler d'autres bandes qui ont été consultées par rapport au projet de loi?

**M. Helin :** Non, je n'en ai pas connaissance. J'ai parlé avec bon nombre de bandes. Nous échangeons beaucoup, et pour autant que je sache, cela n'a pas été le cas.

**Le président :** Savez-vous si le gouvernement a consulté les collectivités à propos de cette affaire?

**M. Helin :** Pour autant que je sache, non.



**The Chair:** Senator Dasko.

**Senator Dasko:** I've only been in this community for a very short period of time, but I have spoken to some members of this community and I have picked up a different picture than I have heard described today. I've heard some people say that this is a community that has tremendous jobs and opportunity right now in the propane business, in the fact that this is the third-largest port. People have told me that this is a thriving community with lots of jobs and opportunities, so it does clash with the picture I'm picking up from you today about the community of Prince Rupert.

Can you comment on those things I've heard. Are those wrong? I think somebody here said they walked down the street and saw all the stores closed, but the people who I've spoken to, as well, are saying that it's thriving, lots of opportunities, a great growth potential. Not just potential, but actual. So I would ask you to comment, please.

**Mr. Helin:** I'm not going to comment much about Prince Rupert. We do have a lot of members living here, we work with different companies in the area, we sign agreements with them and part of those agreements are jobs and benefits. So on that side, it's good. We talk about AltaGas and some of the port jobs that we have here, which are good.

But you come to my community and take it from that point of view. I'll go back to the LNG. Because of negotiating that LNG project, we now have paved roads in our community. Our people aren't choking on dust when they drive down those streets. We're building over 100 new housing units in Prince Rupert and Lax Kw'alaams because of that, and there are a lot of benefits that we're still getting from that negotiation.

So, yes, there's some prosperity, but in the villages it's different. There are only so many employers, and you have to look elsewhere. You have to look at education, which is key.

**Senator Miville-Dechêne:** I want to come back to this question of representation. This morning we had about eight hereditary chiefs from Lax Kw'alaams, and I understood that they have a responsibility for the larger territory of the Lax Kw'alaams and you have the responsibility for the reserve as such. Do you accept such a division?

And second, if this is the case, how can you be so sure that Eagle Spirit will respect all that? Because it will have an impact on your whole territory outside of the reserve.

**Le président :** Sénatrice Dasko, vous avez la parole.

**La sénatrice Dasko :** Je ne suis dans cette collectivité que depuis une très courte période, mais j'ai parlé à un certain nombre de résidents et j'en ai tiré un portrait très différent de celui qui a été décrit aujourd'hui. J'ai entendu certaines personnes dire qu'il s'agit d'une collectivité qui présente des débouchés formidables à l'heure actuelle dans l'industrie du propane, puisqu'il s'agit du troisième plus grand port. Des gens ont dit qu'il s'agit d'une collectivité prospère avec beaucoup de possibilités d'emplois et de débouchés, et cela entre donc en contradiction avec ce que vous avez dit aujourd'hui par rapport à la collectivité de Prince Rupert.

Pouvez-vous commenter ce que j'ai entendu? Ces renseignements sont-ils erronés? Il me semble que quelqu'un ici a dit s'être promené dans les rues et avoir vu que tous les magasins étaient fermés. Cependant, les gens à qui j'ai parlé me disent également qu'il s'agit d'une collectivité prospère, où il y a beaucoup de débouchés et un très bon potentiel de croissance. Il s'agit d'une véritable croissance, pas seulement d'un potentiel. Je vous demanderais donc de commenter à ce sujet, s'il vous plaît.

**M. Helin :** Je ne ferai pas beaucoup de commentaires sur Prince Rupert. Bon nombre de nos membres y vivent, nous travaillons avec différentes entreprises dans la région, nous signons des ententes avec elles, et certaines de ces ententes concernent des emplois et des retombées. À cet égard, c'est bien. Nous avons parlé d'AltaGas et de certains emplois au sein du milieu portuaire, ce qui est une bonne chose.

Cependant, vous venez dans ma collectivité et vous voyez les choses de ce point de vue. Je vais revenir sur le gaz naturel liquéfié. En raison des négociations sur le projet à cet égard, il y a maintenant des routes asphaltées dans notre collectivité. Les membres de notre peuple n'étouffent plus en raison de la poussière lorsqu'ils roulent sur ces rues. Nous construisons plus de 100 nouvelles unités d'habitation à Prince Rupert et à Lax Kw'alaams grâce à cela, et nous tirons encore bon nombre de retombées de cette négociation.

Donc, oui, il y a une certaine prospérité, mais dans les villages, c'est différent. Il y a un nombre limité d'employeurs, et vous devez donc chercher ailleurs. Vous devez envisager l'éducation, laquelle est indispensable.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** J'aimerais revenir sur la question de la représentation. Ce matin, nous avons entendu huit chefs héréditaires de Lax Kw'alaams, et j'ai cru comprendre qu'ils sont responsables d'un territoire plus large que celui de Lax Kw'alaams et que vous êtes responsable de la réserve en tant que telle. Acceptez-vous une telle division des pouvoirs?

De plus, si tel est le cas, comment pouvez-vous être certain que Eagle Spirit respectera tout cela? Il y aura des répercussions sur tout votre territoire à l'extérieur de la réserve.

**Mr. Helin:** You've got a fixation on Eagle Spirit. I don't know why.

**Senator Miville-Dechêne:** Well, because you're the vice-president. I understand that you're trying to stay far away from that, but this is part of the debate. We're trying to understand. I don't have a fixation.

**Mr. Helin:** It's not even a project.

**Senator Miville-Dechêne:** Well, we heard from the other Helin, and it was a really strong project.

**The Chair:** He's trying to defend himself, Senator Miville-Dechêne. So let him answer the question, and then you can ask him another question.

**Mr. Helin:** You know, when you talk about hereditary leaders and elected members, I try and stay away from that, because there's a lot of controversy in our community about who is who. All I can say is, elected leader, I will go to our membership with anything that has to be consulted on. That's my duty, and that's what I do.

**The Chair:** Senator MacDonald.

**Senator MacDonald:** Thank you, chair.

The statistics in terms of volumes of oil carried in each area, there are 283 million tonnes of oil that's managed on the East Coast of Canada successfully every year. You only have a total of 6 million on the West Coast, 6 million tonnes down the lower mainland, but you have 32 million tonnes of American oil being taken through B.C. waters by American vessels.

When you discuss these issues and people's concerns about spills, do people realize that there is always more danger of a spill from any single-hulled vessel than a modern double-hulled tanker? So as long as there are vessels going up and down this coast that are single hull, and they're going to be, there will always be more risk with those vessels.

What do your opponents or your detractors say to those things? Or do they address them at all?

**Mr. Helin:** Oh, I don't know. I try not to pay attention to that. I try to be positive and try to do the best I can for as many members as I can, in my position.

I'm not an expert on oil.

**The Chair:** Senator Simons.

**Senator Simons:** Thank you very much, Mr. Chair.

**M. Helin :** Vous avez une fixation par rapport à Eagle Spirit. Je ne sais pas pourquoi.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Eh bien, c'est parce que vous êtes le vice-président. Je comprends que vous tentez de rester le plus possible à l'écart de cela, mais il s'agit d'une partie du débat. Nous tentons de comprendre. Je n'ai pas de fixation.

**M. Helin :** Il ne s'agit même pas d'un projet.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Nous avons entendu le témoignage de l'autre M. Helin, et il s'agissait d'un projet d'envergure.

**Le président :** Il tente de se défendre, madame Miville-Dechêne. Donc, laissez-le répondre à la question, et ensuite vous pourrez lui en poser une autre.

**M. Helin :** Vous savez, lorsque vous parlez de chefs héréditaires et de dirigeants élus, je tente de me tenir loin de cela, puisqu'il y a bon nombre de controverses au sein de notre collectivité, à savoir qui joue quel rôle. Tout ce que je peux dire, en tant que dirigeant élu, c'est que je consulte nos membres par rapport à tout ce qui doit faire l'objet d'une discussion. C'est mon devoir, et c'est ce que je fais.

**Le président :** Sénateur MacDonald, vous avez la parole.

**Le sénateur MacDonald :** Merci, monsieur le président.

Les statistiques quant au volume de pétrole transporté dans chaque zone montrent que 283 millions de tonnes de pétrole passent par la côte Est du Canada avec succès chaque année. Ce total n'est que de 6 millions de tonnes sur la côte Ouest et de 6 millions de tonnes dans les basses terres continentales, mais 32 millions de tonnes de pétrole américain traversent les eaux de la Colombie-Britannique sur des navires américains.

Lorsque vous discutez de ces questions et des préoccupations qu'ont les gens par rapport aux déversements... Est-ce que les gens réalisent qu'il y a toujours plus de danger de déversement à partir d'un navire à simple coque qu'avec un pétrolier à double coque? Tant et aussi longtemps que des navires à simple coque parcourent cette côte — et il y en aura —, le risque sera toujours plus grand avec ces navires.

Qu'en disent vos adversaires ou vos détracteurs? Abordent-ils ces questions?

**M. Helin :** Eh bien, je ne sais pas. J'essaie de ne pas y prêter attention. Je tente de rester positif et de faire de mon mieux pour le plus de membres possible, dans mes fonctions.

Je ne suis pas un expert du pétrole.

**Le président :** Sénatrice Simons, vous avez la parole.

**La sénatrice Simons :** Merci beaucoup, monsieur le président.

I'm a new senator, the junior member of this committee. I've been going out to speak to a lot of school groups and trying to explain what the Senate is and what it does. I say to them, there are the elected Members of Parliament and we're the appointed elders.

**The Chair:** Let's not go that far.

**Senator Simons:** Well, I'm not very elder. So I want to come back to my colleague Senator Miville-Dechêne's question because we are struggling to understand how governance works for your peoples here on the coast.

I'm familiar that, within Alberta, you have an elected chief, and the chief is the chief of the band. Can you explain to us clearly, what is the relationship between the elected chief and the hereditary chief? What territory you as the mayor control versus what the hereditary chiefs are responsible for?

**The Chair:** I'll let Mr. Helin answer first, and then you, Mr. Campbell.

**Mr. Helin:** Thank you.

This is the second time I've been elected as the mayor. I used to be chief councillor, and every time I've been in that position, the government and industry have always come to the elected body because there was so much turmoil around hereditary, elected, and all this other stuff.

And I know, in my community, who real hereditary leaders are and who are not, and I don't want to get into that. That's nobody else's business; that's ours. So all I can say is that any information I get, I share with my membership.

**The Chair:** Senator Campbell — or Mr. Campbell. You should be Senator Campbell.

**Mr. Campbell:** Thank you. I'll get there someday.

**The Chair:** Exactly. You'd definitely be qualified as an elder.

**Mr. Campbell:** To answer your question, Senator, about the hereditary chief and the elected chief. My name is Smooygit Gitxoon, and my story with that name that I have right now, I'm wearing the name. It's not mine. It's been passed on for thousands of years. My story is still the same, because of the landmarks that are shown to me. The painting on the bluff is still there; it's been there for thousands of years. And I tell this story about our land, our area.

I am a hereditary chief. I was born into this name. It was my uncle's name. I am a genuine Gispaxlo'ot, Tsimshian. I tell history about our people, and I speak for the Gispaxlo'ots Tribe

Je suis une nouvelle sénatrice, et je suis membre junior de ce comité. Je me déplace pour parler à bon nombre de groupes scolaires afin de tenter de leur expliquer ce qu'est le Sénat et ce qu'il fait. Je leur explique qu'il y a les députés, lesquels sont élus, et que nous sommes les aînés qui ont été nommés.

**Le président :** N'allons pas trop loin.

**La sénatrice Simons :** Eh bien, je ne suis pas vraiment une aînée. J'aimerais revenir sur la question de ma collègue, Mme Miville-Dechêne, car nous éprouvons de la difficulté à comprendre de quelle façon la gouvernance fonctionne pour vos peuples ici sur la côte.

Je sais qu'en Alberta il y a un chef élu, et il est le chef de la bande. Pourriez-vous nous expliquer clairement la relation entre le chef élu et le chef héréditaire? De quel territoire êtes-vous responsable en tant que maire, et qu'est-ce qui relève des chefs héréditaires?

**Le président :** Je vais laisser M. Helin répondre en premier, puis ce sera à vous, monsieur Campbell.

**M. Helin :** Merci.

C'est la deuxième fois que je suis élu en tant que maire. Avant, j'étais conseiller en chef, et à chaque fois que j'ai occupé ce poste, le gouvernement et l'industrie sont venus voir les élus en raison du grand tumulte entourant les fonctions héréditaires, les postes élus, et toutes ces autres choses.

Je sais, au sein de ma collectivité, qui sont les vrais chefs héréditaires et qui ne le sont pas, et je ne veux pas entrer là-dedans. Cela ne concerne personne d'autre que nous. Donc, ce que je dis, c'est que tous les renseignements que j'obtiens, je les transmets à mes membres.

**Le président :** Sénateur Campbell... ou plutôt monsieur Campbell. Vous devriez avoir le titre de sénateur, monsieur Campbell.

**M. Campbell :** Merci. J'y arriverai un de ces jours.

**Le président :** C'est exact. Vous seriez définitivement qualifié pour être un aîné.

**M. Campbell :** Pour répondre à votre question, monsieur, sur le chef héréditaire et le chef élu... Je m'appelle Smooygit Gitxoon, et l'histoire que j'ai avec ce nom, c'est que je le porte. Ce n'est pas mon nom. Ce nom se transmet depuis des milliers d'années. Mon histoire est la même, en raison des lieux que l'on m'a montrés. La peinture est toujours sur la falaise; elle est là depuis des milliers d'années. Je raconte l'histoire de notre terre, de notre région.

Je suis un chef héréditaire. Ce nom appartient à ma famille. Il était porté par mon oncle. Je suis un vrai Gispaxlo'ot de la nation Tsimshian. Je raconte l'histoire de notre peuple, et je parle au

today. There are many that say they are a hereditary chief, but I'd like to hear the story of who is the hereditary chief, because I could, not only here, I can tell in your building in Ottawa, wherever. All right? That's the difference.

And I stand with the elected chief. He tries hard to get things going in our village, but then there are others — there's a division — who say to me I don't have a name. But I still have to hear from them why I don't have a name. I was born into the name.

**The Chair:** Thank you very much, Mr. Campbell. Did you want to add something, Mr. Helin?

**Mr. Helin:** Yes. I'd just like to remind people that I am a tribal member. I'm not an outsider, so I have the best interests of my members at heart.

**The Chair:** You don't have to justify yourself, Mr. Helin. You're an elected member and, to me, that means a lot. Thank you so much for your presentations.

For our second panel this afternoon, we are pleased to welcome, from the United Fishermen and Allied Workers Union, Unifor, Joy Thorkelson, President; from Canadian Natural Resources, Bill Clapperton, Vice President, Regulatory, Stakeholder and Environmental Affairs; and from Coastal Shellfish Corporation, Michael Uehara, CEO.

We also have with us, from Cassiar Cannery, Justine Crawford, Owner; and from the Prince Rupert Port Authority, Ken Veldman, Vice President of Public Affairs and Sustainability.

You all have five minutes. We'll start with Ms. Thorkelson.

**Joy Thorkelson, President, United Fishermen and Allied Workers' Union - Unifor:** [*Indigenous language spoken*]. My name is Joy Thorkelson. I am the President of the United Fishermen and Allied Workers Union, and I want to acknowledge that we're sitting on the unceded territory of the Tsimshian Nations.

The oil we're talking about in the ban is, as you know, heavy crude oils like bitumen, dilbit, and bunker C, or persistent oils, and the bill has provided a list of what the persistent oils are. I would like to say that I have sat through Enbridge, and there was agreement by almost everybody in the room that oil kills juvenile fish. Eggs will not survive when they are oiled, and juveniles from the smallest larvae, which are tiny, tiny, microscopic larvae, and fry from the nearest size up and smolts are all impacted negatively by oil and, in fact, most of them will die upon contact.

nom de la tribu Gispaxlo'ot aujourd'hui. Bon nombre de personnes disent qu'elles sont chefs héréditaires, mais j'aimerais entendre leur histoire. Je peux raconter la mienne, non seulement ici, mais également dans votre édifice à Ottawa. Bref, où vous voulez. D'accord? Voilà la différence.

J'appuie le chef élu. Il travaille d'arrache-pied pour faire avancer les choses dans notre village. Cependant, d'autres personnes — il y a une division — me disent que je n'ai pas de nom. Cependant, j'attends encore que l'on m'explique pourquoi je n'ai pas de nom; je suis né avec.

**Le président :** Merci beaucoup, monsieur Campbell. Souhaitiez-vous ajouter quelque chose, monsieur Helin?

**M. Helin :** Oui. J'aimerais juste rappeler aux gens que je suis membre d'une tribu. Je ne suis pas un étranger. J'ai donc à cœur l'intérêt supérieur de mes membres.

**Le président :** Vous n'avez pas à vous justifier, monsieur Helin. Vous êtes un dirigeant élu et, pour moi, cela signifie beaucoup. Merci de vos exposés.

Pour notre deuxième groupe de témoins cet après-midi, nous avons le plaisir d'accueillir Joy Thorkelson, présidente de la United Fishermen and Allied Workers Union – Unifor; Bill Clapperton, vice-président, Réglementation, intervenants et affaires environnementales, de Canadian Natural Resources Limited; et Michael Uehara, chef de la direction, de la Coastal Shellfish Corporation.

Nous avons également avec nous Justine Crawford, propriétaire de Cassiar Cannery; et Ken Veldman, vice-président, Affaires publiques et développement durable, de l'Administration portuaire de Prince Rupert.

Vous avez tous cinq minutes. Nous allons commencer par Mme Thorkelson.

**Joy Thorkelson, présidente, United Fishermen and Allied Workers' Union – Unifor :** [*Le témoin s'exprime dans une langue autochtone.*] Je m'appelle Joy Thorkelson. Je suis la présidente de la United Fishermen and Allied Workers Union et je veux souligner que nous sommes sur le territoire non cédé des nations Tsimshian.

Le pétrole visé par le moratoire est, comme vous le savez, le pétrole brut lourd comme le bitume, le dilbit et le mazout C, ou les hydrocarbures persistants. Une liste de ces hydrocarbures figure dans le projet de loi. J'aimerais préciser que j'ai assisté au processus relatif à Enbridge, et presque tout le monde s'entendait pour dire que le pétrole tue les jeunes poissons. Les œufs ne peuvent pas survivre lorsqu'ils sont mazoutés, et les jeunes poissons, des plus petites larves — qui sont minuscules et microscopiques —, aux alevins, et aux saumoneaux, sont tous touchés négativement par le pétrole. En fait, la plupart d'entre eux vont mourir à la suite d'un contact.

The oil impacts adult fish and, if they get oil in their gills, it will kill them. It will render their eggs and sperm inactive, and it will change the DNA in following generations. This is all shown in the *Exxon Valdez* work that the Alaskan government has done.

Almost all SARA-listed and COSEWIC-listed juveniles will migrate through the area, same as returning adults, and we are looking after those fish well in British Columbia. However, we do have species, including SARA and COSEWIC species, that are present in our area. I'd like to do, because this is a quick presentation — I could spend hours on what I'm talking about — I'd like you to go to where it says Map 1. And those of you who speak French need to excuse my Google French.

The top map, Map 1, shows juvenile salmon resources, so I'd like to explain that. Fry and smolts, when they leave their rivers where they are born, they migrate to Alaska and they rise in Alaska from one to three years, or sometimes some of them four years, and then they will return to their natal streams in British Columbia.

All fish from Washington and Oregon, except some spring salmon, all fish from Washington and Oregon, juvenile fish, all fish from the Fraser River, all fish from the central coast, all fish from the Skeena, and all fish on the Nass, in fact all fish from British Columbia, Washington, Oregon, migrate to Alaska along the coast. They migrate in a band within two to seven miles from the coast, and in many cases, where there are estuary areas and eelgrass areas, they will migrate right along the coast. You can go into any place in British Columbia and put in a net during a juvenile migration time and find these small fish migrating north.

DFO estimates 1 billion fish use that route, juvenile fish. One billion, almost 100 per cent of salmon, use that migration route to Alaska, and only, out of the 1 billion, 100 million make it safely to Alaska. So you can see already what the mortality rate is.

The map below, the coloured map below, is just where you can see pink salmon. These are pink salmon fry, and you can see the areas that they use. Prince Rupert is right there, in the dark blue. That's the Skeena River, and that's where we are now, next door to the Skeena River. And you can see all of the areas where the juveniles stay. Sorry, that's Map 1, this one here. It doesn't have a name; it's just on the same page as Map 1.

Le pétrole touche négativement les poissons adultes. Si du pétrole pénètre dans leurs branchies, cela va les tuer. Les œufs et le sperme deviendront inactifs, et l'ADN des générations suivantes sera modifié. Tout cela a été démontré dans le cadre des travaux réalisés par le gouvernement de l'Alaska dans l'affaire *Exxon Valdez*.

Presque tous les jeunes poissons de la liste des espèces en péril et de la liste du Comité sur la situation des espèces en péril au Canada vont migrer à travers la zone, et il en est de même pour les adultes qui reviennent. Nous prenons bien soin de ces poissons en Colombie-Britannique. Cependant, certaines espèces, qui figurent sur la liste des espèces en péril et la liste du Comité sur la situation des espèces en péril au Canada sont présentes dans notre région. Ce que j'aimerais faire, puisque c'est un exposé très court — je pourrais passer des heures à en parler —, c'est vous demander d'aller à l'endroit où il est écrit carte 1. Pour ceux d'entre vous qui parlent français, vous devrez m'excuser d'avoir utilisé Google pour traduire.

La carte du haut, la carte 1, montre les ressources en jeunes saumons, et j'aimerais l'expliquer. Les alevins et les saumoneaux, lorsqu'ils quittent les rivières où ils sont nés, migrent en Alaska et y grandissent pendant de un à trois ans — ou même quatre ans pour certains d'entre eux —, avant de revenir dans leur cours d'eau natal en Colombie-Britannique.

Tout le poisson des États de Washington et de l'Oregon — à l'exception de certaines espèces de saumon royal —, ainsi que les jeunes poissons, tous les poissons du fleuve Fraser, du centre de la côte, du fleuve Skeena et de la rivière Nass... En fait, tout le poisson de la Colombie-Britannique et des États de Washington et de l'Oregon migre vers l'Alaska le long de la côte. Les poissons migrent en bande à une distance de deux à sept milles de la côte et, bien souvent, dans des zones où il y a des estuaires et des zostères. Ils migrent le long de la côte. Vous pouvez aller n'importe où en Colombie-Britannique et mettre un filet pendant une période de migration des jeunes poissons et en trouver qui migrent vers le nord.

Le MPO estime que un milliard de jeunes poissons empruntent cette route. Un milliard de saumons, presque 100 p. 100 des stocks, empruntent cette route de migration vers l'Alaska. Sur ce milliard, 100 millions atteindront l'Alaska sains et saufs. Vous pouvez déjà voir le taux de mortalité.

La carte ci-dessous, celle qui est en couleur, montre où vous pouvez trouver le saumon rose. Il s'agit d'alevins de saumon rose, et vous pouvez voir les zones où ils se trouvent. Prince Rupert est ici, en bleu foncé. Voici le fleuve Skeena, et nous nous trouvons juste à côté. Vous pouvez voir les zones où se trouvent les jeunes poissons. Pardon, il s'agit de la carte 1, celle-ci. Elle n'a pas de nom, elle se trouve simplement sur la même page que la carte 1.

You should have Map A and Map B. There should be a package A with maps, and the other one. Sorry, I tried to, like, A, B, and C and 1, 2, and 3.

The next following page, which says Map No. 2 and Map No. 3, these are DFO-prepared pages, not mine, and they just show you the adult routes, migration routes, for chinook, coho, and chum, sockeye, and pinks. You can see they use the same corridor, except the adults will also go down the West Coast of Vancouver Island and the West Coast of Haida Gwaii, so they also go down there.

And the next map, the next page, will show herring spawning. And I just want to show you this, because herring were tremendously impacted in Prince William Sound. I think it was 15 or 20 years it took before they came back, and this is why. As you can see, this is the herring, the top left-hand picture is herring spawn. All of that is herring spawn along the beach; they spawn on the beach. The right-hand is at low tide. That is a sample of what herring spawn will look like, that spawn successfully on a beach.

And the map below is herring and eulachon areas of importance, as mapped by the provincial and federal governments.

I'd like to turn to the next group of maps, which are A, B, and C. The first group of maps is the first map that looks like this; this is map A. This is the marine protected areas and the rockfish conservation areas. The rockfish conservation areas are in pink, and the marine protected areas are in yellow. That's what we have for marine parks and protected areas.

If we go to the next page, these are the proposed marine parks. So if anybody asks what the difference is between the West Coast and the East Coast, the East Coast does not have 32 per cent of their area as proposed for marine parks, and that's what we have here. Thirty-two per cent of that northern bioregion is proposed for a park.

The next map was put together by CSAS, which is Canadian Scientific Advisory Secretariat. DFO put this together. Their science advisory service put this together, and this is a map of important areas in the Northern Shelf bioregion. You can see there are no unimportant areas on this map; 99 per cent of the areas are important to fish.

**The Chair:** We're about six and a half minutes, ma'am.

**Ms. Thorkelson:** I just want to let you know that fishing is worth \$400 million from the north coast; that's the wholesale value. Fishermen and communities and processors in the fishing industry have invested \$2 billion. I put to you, this is not a small

Vous devriez avoir les cartes A et B. Il devrait y avoir un dossier A avec des cartes, en plus de l'autre. Je m'excuse, j'ai tenté de le faire... Il devrait y avoir A, B et C et 1, 2 et 3.

À la page suivante, sur laquelle figurent les cartes 2 et 3... Il s'agit de pages préparées par le MPO et non pas par moi. Ces cartes ne montrent que les voies de migration pour le saumon chinook, coho, keta, sockeye et rose. Vous pouvez voir que ces espèces empruntent le même corridor, à l'exception des adultes, qui voyagent également le long de la côte ouest de l'île de Vancouver et de la côte ouest de Haida Gwaii; ils s'y rendent donc également.

Sur la prochaine carte, à la page suivante, on montre le frai du hareng. Je veux simplement vous montrer ceci, parce que les harengs ont été énormément touchés dans le golfe du Prince William. Il me semble qu'il a fallu 15 ou 20 ans avant qu'ils n'y reviennent, et voilà pourquoi. Voici le hareng; l'image en haut à gauche est le frai du hareng. Tout cela, ce sont des harengs qui fraient le long de la plage; ils fraient sur la plage. En bas à droite, on voit ce qu'il en est à marée basse. Voici un exemple de ce à quoi ressemble le frai du hareng, lorsqu'il est réussi, sur une plage.

La carte ci-dessous montre les zones d'importance du hareng et de l'eulachon, telles que cartographiées par les gouvernements provincial et fédéral.

J'aimerais passer à l'autre groupe de cartes, les cartes A, B et C. Il s'agit du premier groupe de cartes qui ressemble à ceci. Voici la carte A. Ce sont les aires marines protégées, en jaune, et les aires de conservation des sébastes, en rose. Voilà ce que nous avons comme parcs marins et aires protégées.

Si nous passons à la page suivante, voici les parcs marins proposés. Donc, si quelqu'un demande quelle est la différence entre la côte Ouest et la côte Est, la côte Est n'a pas 32 p. 100 de sa superficie qui est visée par des propositions de parcs marins, contrairement à ce que nous avons ici. On propose d'établir un parc pour 32 p. 100 de cette biorégion nordique.

La prochaine carte a été élaborée par le SCCS, le Secrétariat canadien de consultation scientifique. Le MPO et son service de consultation scientifique l'ont élaborée, et il s'agit d'une carte qui montre les zones importantes dans la biorégion du plateau Nord. Vous pouvez voir qu'il n'y a pas de zones qui ne soient pas importantes sur cette carte; 99 p. 100 de ces zones sont importantes pour le poisson.

**Le président :** Nous sommes à environ six minutes et demie, madame.

**Mme Thorkelson :** Je veux simplement souligner que les activités de pêche le long de la côte Nord constituent un secteur de 400 millions de dollars; il s'agit de la valeur en gros. Les pêcheurs, les collectivités et les transformateurs dans l'industrie

industry. This is a large, expensive industry. Thank you very much.

**The Chair:** Thank you very much, Ms. Thorkelson.

Mr. Bill Clapperton.

**Bill Clapperton, Vice President, Regulatory, Stakeholder and Environmental Affairs, Canadian Natural Resources Limited:** Good afternoon, senators, and thank you for giving me the opportunity to speak today about Bill C-48. I also thank the leaders and recognize the elders present here today, and acknowledge that we're meeting in Tsimshian territory.

My name is Bill Clapperton, and I am Vice-President of Regulatory, Stakeholder, and Environment at Canadian Natural Resources Limited. We are the largest producer of oil and natural gas in Canada, with operations across British Columbia, Alberta, Saskatchewan, and Manitoba.

We are headquartered in Canada, built and run by Canadians; a true Canadian success story. We have grown production from 400 barrels of oil a day equivalent in 1989 to 1.1 million barrels today. We have roughly 10,000 employees and generate tens of thousands of indirect and induced well-paying jobs. We are proud to work together with over 160 municipalities, 75 Indigenous communities, and 35,000 landowners across our operations.

I am here today to talk about why it's so critical that we get market access for Canada's oil and natural gas.

Canada's oil and natural gas sector has taken what was branded as high-intensity oil in 2009 and made it the premium oil on the global stage in only 10 years, and we are committed to do even better in the future.

Canadian Natural in particular has delivered game-changing environmental performance by leveraging technology and Canadian ingenuity. Canadian Natural has delivered an 18 per cent reduction in our corporate greenhouse gas emissions intensity from 2013 to 2017. By reducing emissions at our oil sand mining and upgrading operations, reducing methane vent volumes in primary heavy oil, and capturing and sequestering CO<sub>2</sub> at our Quest facility, we have taken the equivalent of 2 million cars off the road, representing 5 per cent of the vehicle fleet in Canada.

de la pêche ont investi 2 milliards de dollars. Je souligne donc qu'il s'agit d'une industrie qui n'est pas de petite taille. Elle est importante et coûteuse. Merci beaucoup.

**Le président :** Merci beaucoup, madame Thorkelson.

Monsieur Clapperton, vous avez la parole.

**Bill Clapperton, vice-président, Réglementation, intervenants et affaires environnementales, Canadian Natural Resources Limited :** Bonjour, mesdames et messieurs, et merci de m'offrir l'occasion de m'exprimer aujourd'hui à propos du projet de loi C-48. Je remercie aussi les dirigeants et exprime ma reconnaissance envers les aînés présents ici aujourd'hui, et reconnais que nous sommes réunis sur le territoire des Tsimshian.

Je m'appelle Bill Clapperton, et je suis le vice-président, Réglementation, intervenants et affaires environnementales, au sein de l'entreprise Canadian Natural Resources Limited. Nous sommes le plus important producteur de pétrole et de gaz naturel au Canada, et nous menons des activités en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba.

Notre siège social est situé au Canada, et notre entreprise a été créée et est dirigée par des Canadiens; c'est un véritable exemple de réussite canadienne. Nous avons fait passer la production de 400 barils de pétrole, en 1989, à 1,1 million aujourd'hui. L'entreprise compte environ 10 000 employés et soutient des dizaines de milliers d'emplois indirects et bien rémunérés. Nous sommes fiers de collaborer avec plus de 160 municipalités, 75 collectivités autochtones et 35 000 propriétaires fonciers dans le cadre de nos activités.

Je suis ici aujourd'hui afin d'expliquer pourquoi il est si important d'obtenir un accès aux marchés pour le pétrole et le gaz naturel canadiens.

Le secteur pétrolier et gazier du Canada a fait de ce qui était qualifié en 2009 de pétrole ayant une intensité élevée d'émissions un produit pétrolier de choix dans le marché international en seulement 10 ans, et nous sommes engagés à continuer d'apporter des améliorations.

L'entreprise Canadian Natural Resources, en particulier, a atteint des rendements sur le plan environnemental qui ont grandement fait changer les choses en tirant parti des technologies et du génie canadien. Notre entreprise a réussi à réduire de 18 p. 100 l'intensité de ses émissions de gaz à effet de serre entre 2013 et 2017. En réduisant les émissions liées à nos activités d'exploitation minière des sables bitumineux et en améliorant les opérations, en réduisant les volumes d'évacuation de méthane liée à la production primaire de pétrole lourd, en captant et en séquestrant le CO<sub>2</sub> à nos installations Quest, nous avons réduit nos émissions d'une façon qui équivaut au retrait de 2 millions de véhicules du réseau routier, soit 5 p. 100 de l'ensemble des véhicules au Canada.

The entire industry has achieved similar, equally impressive results, and we have room to do even more. It's not 2009. Canadian oil and natural gas is now, from a climate change perspective as well as on other environmental, social and governance metrics, the premium product, something all Canadians should be proud of.

Our performance is important because global energy demand continues to grow, and crude oil and natural gas will remain an important part of the global energy mix for the foreseeable future. In this context, Canada is uniquely positioned to capture a leadership opportunity on climate change and deliver an immense made-in-Canada success story. We have an opportunity to grow oil and natural gas production in Canada to meet growing global demand while displacing more emissions-intensive sources of energy, thereby reducing global emissions.

This is a win-win opportunity to capture the massive economic and social benefits of Canadian energy development and contribute to significant reductions in global greenhouse gas emissions. The world needs Canadian energy, and we need market access, particularly off the West Coast to the Asia-Pacific region, where there is large and growing demand for our products.

For this reason, we do not think Bill C-48 should proceed.

Aligned with the Canadian Association of Petroleum Producers, the Mining Association of Canada, the Canadian Chamber of Commerce, and others, we are advocating for a different approach, where we work together to manage risks and concerns. The federal government is currently doing this through the Oceans Protection Plan.

I also point to Atlantic Canada as an example. Transport Canada reports that over 82 million tonnes of various petroleum and fuel products are moved in and out of 23 Atlantic Canada ports each year. Potential risks this traffic poses to coastal communities in Atlantic Canada are managed by means of techniques that can be adapted for use on the West Coast.

This is in line with the government's goal of achieving balance in economic and environmental development. We are aligned with this goal, and I am proud to say that our record shows

L'ensemble des acteurs de l'industrie a atteint des résultats semblables et aussi impressionnants, et nous pouvons encore améliorer ces résultats. Nous ne sommes plus en 2009. Le pétrole et le gaz naturel canadiens sont maintenant, du point de vue des changements climatiques et d'autres mesures de facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance, des produits de qualité, dont tous les Canadiens devraient être fiers.

Notre rendement est important, parce que la demande mondiale sur le plan énergétique continue de croître et que le pétrole et le gaz naturel demeureront des sources d'énergie importantes parmi l'éventail des sources d'énergie dans un avenir prévisible. Dans ce contexte, le Canada occupe une position unique pour saisir l'occasion de jouer un rôle de chef de file en matière de changements climatiques et d'offrir un excellent exemple de grande réussite bien canadienne. Nous avons l'occasion d'augmenter la production de pétrole et de gaz naturel au Canada pour satisfaire la demande mondiale croissante, tout en détrônant des sources d'énergie qui produisent davantage d'émissions, réduisant ainsi le total des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale.

Il s'agit d'une occasion, bénéfique pour tous, de saisir les gigantesques avantages économiques et sociaux qu'offre le développement de l'exploitation des énergies canadiennes et de participer à la réduction importante des gaz à effet de serre à l'échelle mondiale. Le monde a besoin de l'énergie canadienne, et nous avons besoin d'accès aux marchés, en particulier à partir de la côte Ouest vers la région de l'Asie et du Pacifique, où la demande pour nos produits est importante et en croissance.

C'est pourquoi nous sommes d'avis que le projet de loi C-48 ne devrait pas être adopté.

Comme les membres de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, de l'Association minière du Canada et de la Chambre de commerce du Canada, et d'autres organismes, nous militons pour l'adoption d'une approche différente, s'appuyant sur la collaboration de tous, pour gérer les risques et les préoccupations. Le gouvernement fédéral applique actuellement une telle approche dans le cadre du Plan de protection des océans.

Je cite aussi en exemple la région de l'Atlantique. Selon Transports Canada, plus de 82 millions de tonnes de différents produits pétroliers et combustibles sont chargés et déchargés dans 23 ports de cette région chaque année. Les risques que pose ce trafic maritime aux collectivités côtières dans la région Atlantique sont gérés grâce à des techniques pouvant être adaptées à la côte Ouest.

Cela correspond à l'objectif du gouvernement d'atteindre un équilibre entre le développement économique et la protection de l'environnement. Nos objectifs s'harmonisent avec ce but,



we can both deliver leading environmental performance and economic development opportunities in the oil and natural gas sector.

Thank you, and I look forward to your questions.

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

Mr. Uehara, please.

**Michael Uehara, Chief Executive Officer, Coastal Shellfish Corporation:** Thank you very much. I want to acknowledge that we're meeting on unceded Tsimshian territory, and I thank them for that.

Good afternoon, senators. My name is Michael Uehara, and I am the CEO of Coastal Shellfish Corporation, a First Nations-owned, fully integrated shellfish company. It consists of a land-based hatchery, ocean grow-out sites, and a newly licensed processing plant.

This is a burgeoning business, poised on the precipice of growth. This is a business that will form the cornerstone of a new industry in coastal British Columbia, one that has the potential to restore greater economic independence to Indigenous communities through a sustainable industry.

As new as this industry is, it is grounded in something millennia old, an economy based on the ocean. Coastal Shellfish is an Indigenous investment of aspiration and capital into creating an ocean-based economy for the inclusion of First Nations on the coast. At its heart, Coastal Shellfish combines traditional ecological knowledge with advanced science and converts them into sustainable seafood, jobs, and profit.

This investment has not been for the faint of heart. Our First Nations shareholders have collectively invested over \$20 million in the last 14 years. Now, if 14 years seems like a long time to develop an industry, consider that the establishment of scallop aquaculture took 25 years in China, 22 years in Chile, and over 50 years in Japan.

If all goes according to plan, Coastal Shellfish should produce between \$4 and \$8 million profit annual starting in 2022, and that will be just the beginning.

Presently we employ 40 people in year-round, full-time positions. When we begin full-scale operations later this year, we will employ over 75 people. Coastal Shellfish is as much about

et je suis fier de pouvoir dire que notre feuille de route montre que nous pouvons offrir un rendement de premier plan en matière d'environnement ainsi que des occasions de développement économique dans le secteur pétrolier et gazier.

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

**Le président :** Merci beaucoup.

Monsieur Uehara, la parole est à vous.

**Michael Uehara, chef de la direction, Coastal Shellfish Corporation :** Merci beaucoup. Je souhaite reconnaître que nous sommes réunis sur le territoire non cédé des Tsimshian, et je tiens à les en remercier.

Bonjour, mesdames et messieurs. Je m'appelle Michael Uehara, et je suis le chef de la direction de la Coastal Shellfish Corporation, une entreprise détenue par des Autochtones qui mène des activités entièrement intégrées axées sur les mollusques et les crustacés. L'entreprise est constituée d'une éclosion terrestre, d'installations de grossissement en mer et d'une toute nouvelle usine de transformation.

Il s'agit d'une entreprise naissante, sur le point de connaître un essor. C'est une entreprise qui formera la pierre d'assise d'une nouvelle industrie sur la côte de la Colombie-Britannique, laquelle a le potentiel de redonner une plus grande indépendance sur le plan économique aux collectivités autochtones grâce à son caractère durable.

Bien qu'il s'agisse d'une toute nouvelle industrie, elle est enracinée dans quelque chose de millénaire, soit une économie fondée sur la mer. La Coastal Shellfish Corporation réunit les aspirations des peuples autochtones et l'investissement de leurs capitaux pour créer une économie fondée sur la mer qui inclut les membres des Premières Nations établis sur la côte. Essentiellement, la Coastal Shellfish Corporation conjugue des connaissances traditionnelles en matière d'écologie et des connaissances scientifiques de pointe pour produire des fruits de mer de façon durable et créer des emplois et des bénéfices.

Il ne faut pas avoir froid aux yeux pour effectuer un tel investissement. Nos actionnaires autochtones ont investi, collectivement, plus de 20 millions de dollars au cours des 14 dernières années. Si 14 ans semblent être une longue période pour développer une industrie, il faut tenir compte du fait qu'on a mis 25 ans en Chine, 22 ans au Chili et plus de 50 ans au Japon pour établir l'aquaculture de pétoncles.

Si tout se passe comme prévu, la Coastal Shellfish Corporation devrait atteindre entre 4 et 8 millions de dollars de bénéfices dès 2022, et ce ne sera que le début.

Nous avons actuellement 40 employés à temps plein durant toute l'année. Quand nos activités atteindront leur plein régime au cours de cette année, nous compterons plus de 75 employés.

starting a company as it is about creating an industry. Matching the development plans of our shareholders, we intend to increase the number of shellfish products and the number of farm sites in the next several years.

Not only will this new industry be First Nations-owned, much of its activity will take place in the remote ocean communities that offer pristine waters necessary for shellfish to survive.

Of course, as a business, we conduct a myriad of risk assessments and enumerate a number of existential risks that would be catastrophic to our existence. Foremost among them is a widespread environmental event such as an oil spill. The effects of an oil spill, and the dispersants commonly used to clean them up, have potentially long-term detrimental impacts on shellfish and others in subsurface layers of the water column.

From what we know of the impacts of oil and fuel spills on shellfish, a spill the size of the *Nathan E. Stewart* would effectively ruin a farm site for any practical aquaculture, forcing relocation and the loss of millions of dollars. A larger spill, covering an area like that of the *Exxon Valdez*, would totally destroy this industry.

Needless to say, Coastal Shellfish will do all we can to eliminate any such existential risks to our endeavour. However, I am conscious of several aspects of our position. First, a large-scale tanker ban would not have stopped the *Nathan E. Stewart* from poisoning coastal waters. For that matter, the bill under consideration will not stop American VLCCs or even ULCCs from plying the coast off British Columbia.

Second, while any risk management strategy considers complete elimination or avoidance of risk, most of the time a strategy is developed to deal with risk. Even if this bill passes, Coastal Shellfish will still face considerable risk.

We will rely on a properly resourced Metlakatla Stewardship Society and other First Nations stewardship offices to focus on prevention of these incidents occurring in the first place. We assume this will be done through planning and informed by the best and longest historical knowledge of their own lands and waters.

Dans le cas de la Coastal Shellfish Corporation, il s'agit autant de démarrage d'entreprise que de création d'une industrie. Suivant le plan de développement de nos actionnaires, nous avons l'intention d'augmenter le nombre de crustacés et de mollusques et le nombre d'installations d'aquaculture au cours des prochaines années.

Non seulement cette nouvelle industrie sera détenue par des Autochtones, mais une grande partie des activités seront menées dans des collectivités côtières éloignées, où on trouve les eaux pures nécessaires à la survie des mollusques et des crustacés.

Bien entendu, comme responsables d'entreprise, nous effectuons une myriade d'évaluations des risques et nous cernons un certain nombre de risques qui pourraient avoir une incidence dévastatrice sur l'existence même de l'entreprise. Au premier rang de ces risques figure un incident environnemental d'envergure, comme un important déversement de pétrole. Un tel déversement, et l'utilisation des produits dispersants habituels pour y remédier, aura possiblement des effets néfastes à long terme sur les mollusques et les crustacés, entre autres, dans la subsurface de la colonne d'eau.

D'après ce que nous connaissons des effets des déversements de pétrole et d'hydrocarbures sur les mollusques et les crustacés, un déversement équivalent à celui du *Nathan E. Stewart* détruirait n'importe quel site d'aquaculture, obligeant les propriétaires à le déplacer et entraînant la perte de millions de dollars. Un déversement plus important, touchant une zone semblable à celle qu'a touchée le déversement de l'*Exxon Valdez*, anéantirait cette industrie.

Il va sans dire que les responsables de la Coastal Shellfish Corporation feront tout ce qu'ils peuvent pour éliminer ce type de risques existentiels qui pèsent sur les activités de l'entreprise. Toutefois, je suis au fait de plusieurs points liés à notre position. Premièrement, un moratoire touchant les grands pétroliers n'aurait pas empêché le déversement du *Nathan E. Stewart* d'empoisonner les eaux côtières. Par ailleurs, le projet de loi à l'étude n'empêchera pas les très gros transporteurs de brut ni même les ultragros transporteurs de brut américains de longer la côte de la Colombie-Britannique.

Deuxièmement, même si on vise l'élimination ou l'évitement d'un risque dans toute stratégie de gestion des risques, la plupart du temps, on élabore une stratégie pour faire face aux risques. Même si ce projet de loi est adopté, la Coastal Shellfish Corporation fera quand même face à des risques considérables.

Nous allons nous appuyer sur la Metlakatla Stewardship Society et les bureaux de l'intendance d'autres Premières Nations disposant des ressources adéquates pour que ces organismes mettent l'accent sur la prévention de ces incidents en premier lieu. Nous présumons que cela se fera au moyen de la planification et à l'aide des très grandes connaissances qu'ils ont de leur territoire et des eaux, lesquelles ont été réunies au fil de la plus longue période de temps possible.

I thank you very much for this opportunity to appear before you today.

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

Ms. Crawford.

**Justine Crawford, Owner, Cassiar Cannery:** My name is Justine Crawford, and I live with over 500 native botanical species at the Cassiar Cannery. My husband and I are the current stewards of the historic Cassiar Cannery. Now in its 130th year, it was a wooden fishing village, built along the edge of the ocean at the bottom of a mountain, with a quarter of the outflow of the Skeena River, B.C.'s second-largest river, flowing past.

**The Chair:** Slow down just a bit, so translation can keep up with you.

**Ms. Crawford:** Sure. I've got a lot of info to get through.

**The Chair:** That's okay; don't worry about that. We just want to make sure that everybody understands. Thank you.

**Ms. Crawford:** Currently, the Cassiar Cannery supports tourism, boat works, reclaimed lumber, custom cedar products, and science and research.

When we arrived in August 2006, I quickly realized we were in a very special place for both the historical and cultural values, but also for the extraordinary natural wilderness ecosystem I found myself in. I started to look for scientific information about the Skeena estuary, and there was not much out there, for I discovered this area had very little baseline data.

I found this interesting, as river estuaries represent a critical part of watersheds. They are the location where the terrestrial and marine ecosystems meet. They are a critical rearing habitat for a range of oceanic fish species, and on the West Coast of North America are the habitat where young salmon feed and rest while adapting from freshwater to marine environments. Estuarine environments are also hotspots of biological diversity in regional landscapes, with the rich nutrient outflows from major river systems supporting productive near-shore and intertidal communities.

Je vous remercie beaucoup de cette occasion de témoigner devant ce comité aujourd'hui.

**Le président :** Merci beaucoup.

Madame Crawford, allez-y.

**Justine Crawford, propriétaire, Cassiar Cannery :** Je m'appelle Justine Crawford. Il y a plus de 500 espèces de végétaux indigènes où j'habite, à Cassiar Cannery. Mon mari et moi sommes les intendants actuels du site historique de Cassiar Cannery. Ce lieu, qui célébrera ses 130 ans d'existence au cours de l'année, était un village de pêche formé d'habitations en bois construites au bord de l'océan, au pied d'une montagne, là où s'écoule le quart de l'eau en provenance du fleuve Skeena, soit le deuxième fleuve en importance en Colombie-Britannique.

**Le président :** Pourriez-vous ralentir un peu, pour que les interprètes puissent vous suivre?

**Mme Crawford :** Bien sûr. J'ai beaucoup de renseignements à communiquer.

**Le président :** C'est très bien, ne vous inquiétez pas. Nous souhaitons seulement nous assurer que tous peuvent vous comprendre. Merci.

**Mme Crawford :** Actuellement, le site de Cassiar Cannery offre des activités touristiques, des services relatifs aux embarcations, du bois récupéré et des produits personnalisés fabriqués en cèdre, en plus d'accueillir des activités scientifiques et de recherche.

Quand nous sommes arrivés en août 2006, j'ai rapidement compris que nous étions dans un endroit très particulier sur le plan à la fois historique et culturel, mais aussi en raison de l'extraordinaire écosystème naturel dans lequel nous nous trouvons. J'ai commencé à chercher des renseignements scientifiques sur l'estuaire du fleuve Skeena; il n'y en avait pas beaucoup, et j'ai constaté qu'il y avait très peu de données de base.

Cela a soulevé mon intérêt, vu que les estuaires de fleuve constituent un élément essentiel des bassins hydrographiques. C'est à cet endroit que les écosystèmes terrestres et marins se rencontrent. Ils constituent un habitat de grossissement pour nombre d'espèces de poisson vivant dans les océans, et, sur la côte Ouest de l'Amérique du Nord, constituent l'habitat où se nourrissent et se reposent les jeunes saumons pendant leur adaptation d'un milieu d'eau douce à un milieu marin. Les milieux estuariens sont aussi des lieux abritant une grande diversité biologique dans l'environnement régional, grâce aux riches nutriments qui proviennent des systèmes hydriques des principaux fleuves, ce qui soutient la productivité des collectivités situées près des rives et dans les zones intertidales.

In 2011, we started to work with independent, university-based scientists to begin to collect baseline data. Although scientists have only begun to study the rich biodiversity of the Skeena River estuary, preliminary studies, for instance on botanical diversity, confirm that the Skeena estuary is an important biodiversity hotspot. Over 500 plant species have been found to date in salt marsh and foreshore habitats of the Skeena River estuary at the Cassiar Cannery alone, an astonishing total for such a small study area.

Through our science and research initiatives within our foreshore mudflats, we learned all sample locations had high biodiversity and a complex community across trophic levels, showing our mudflat has a diverse and functioning food web. Scientists would have classified the mudflats surrounding the Cassiar Cannery as a biodiversity hotspot with eight species of invertebrates; they discovered 40.

To put the north coast discussion in context, there are only five major river estuaries on the West Coast of North America; the Sacramento, the Columbia, the Fraser, the Skeena, and the Yukon. Of these five, the first three have been seriously compromised by decades of industrial development, urbanization, agricultural development, and pollution, to name a few threats. Only the Skeena River estuary remains largely pristine as a mid-latitude ecosystem, supporting a rich complement of species and associated ecological functions such as carbon storage and nutrient cycling.

Cleanup efforts in the Skeena estuary at the Cassiar Cannery due to an oil tanker spill would be virtually impossible. We have some of the largest tidal cycles in the world, at 24.6 feet. The current, coupled with the force of the Skeena behind it, can reach 13 knots. The shoreline is complex, with soft sediment and hundreds of thousands of deep rivulets cut into the mudflats within the intertidal zone. There are kilometres of sensitive eelgrass and salt marsh habitat within the estuary, providing critical habitat.

The risks posed by oil tanker spills into this pristine environment would be far greater than spills into already degraded environments, where many of the most sensitive species are already missing. The degradation of the Skeena River estuary in the event of a future oil tanker spill would also represent a much more significant environmental event than have past spills on the West Coast, as it would be the turning point for one of the last intact large river estuaries in western North

En 2011, nous avons commencé à collaborer avec des chercheurs indépendants, attachés à une université, pour commencer à recueillir des données de base. Même si les chercheurs ne font que commencer à étudier la riche biodiversité de l'estuaire du fleuve Skeena, les résultats des études préliminaires, par exemple celles portant sur la diversité des végétaux, confirment que cet endroit est un lieu important sur le plan de la biodiversité. À ce jour, on a recensé plus de 500 espèces de plantes dans les marais d'eau salée et la zone littorale de l'estuaire du fleuve Skeena, et ce, seulement près de Cassiar Cannery. C'est un nombre étonnant pour une si petite zone.

Grâce à nos initiatives scientifiques et de recherche menées sur nos battures de vase du littoral, nous avons appris que tous les sites dont provenaient les échantillons avaient une grande biodiversité et des groupes complexes d'organismes dans tous les niveaux trophiques, ce qui montre que nos battures de vase sont dotées d'une chaîne alimentaire diversifiée et fonctionnelle. Selon les chercheurs, il aurait suffi de trouver huit espèces d'invertébrés dans les battures de vase entourant le site de Cassiar Cannery pour qu'elles soient classées comme lieu riche en biodiversité; les chercheurs en ont trouvé 40.

Afin de mettre en contexte la discussion portant sur la côte Nord, il faut savoir qu'il n'y a que cinq principaux estuaires le long de la côte Ouest de l'Amérique du Nord, soit ceux des fleuves Sacramento, Columbia, Fraser, Skeena et Yukon. De ces cinq estuaires, les trois premiers ont été gravement perturbés en raison de décennies de développement industriel, d'urbanisation, de développement agricole et de pollution, pour ne nommer que quelques menaces. Seul l'estuaire du fleuve Skeena est demeuré intact en majeure partie comme écosystème de latitude moyenne, et il soutient une riche variété d'espèces et les fonctions écologiques qui y sont associées, comme le stockage de carbone et le cycle des éléments nutritifs.

Il serait quasi impossible de déployer des efforts de nettoyage dans l'estuaire du fleuve Skeena, autour du site de Cassiar Cannery, à la suite d'un déversement de pétrole. On y trouve parmi les plus importants cycles de marée au monde, soit une amplitude de 24,6 pieds. Le courant, auquel s'ajoute la force du fleuve Skeena qui se trouve derrière, peut atteindre 13 nœuds. Le littoral est complexe et est formé de sédiments meubles et de centaines de milliers de ruisseaux profonds dans les battures de vase situées dans la zone intertidale. Des kilomètres de zostère marine et de marais d'eau salée dans l'estuaire abritent des habitats fragiles et essentiels.

Les risques que posent des déversements de pétrole dans cet environnement en parfait état seraient bien plus grands que ceux que poseraient des déversements dans des environnements déjà détériorés, où beaucoup des espèces les plus fragiles ont déjà disparu. La détérioration de l'estuaire du fleuve Skeena, advenant un déversement de pétrole, serait un incident environnemental beaucoup plus important que les déversements antérieurs survenus sur la côte Ouest, vu que cela constituerait

America, with the Yukon River being the other. Our stewardship responsibilities for this area are thus global, as few estuarine environments of this importance remain in a pristine state.

Finally, although we have a tradition of managing our natural resources for multiple uses, or, put another way, of allowing industrial uses in locations across the landscape, the degradation of the Skeena River estuary would be a global biodiversity loss. We really have a responsibility as Canadians to safeguard this unique resource. Comparisons with industrial development and oil tanker transport at other ports, where ecosystems are already significantly degraded, are inappropriate, given the pristine nature of the Skeena River estuary.

Because of the Cassiar Cannery's unique blend of history and our outstanding natural environment, we are involved in tourism from a local to a provincial level. We are a teaching example for experiential programs right across Canada, as a case study of what to do in a competitive tourism environment. The Cassiar Cannery would be irreversibly impacted with an oil spill.

Tourism is a cornerstone of B.C.'s overall economy, and not one to be overlooked. In 2017, tourism generated \$18.4 billion in revenue, contributed \$9 billion to B.C.'s GDP, and \$1.2 billion in tax revenue to British Columbia. It experienced 6.7 per cent GDP growth over 2016, as compared to B.C.'s average 4 per cent growth, and it is continuing its upward trend. In 2015, 133,000 British Columbians were employed by tourism in over 19,000 businesses. These statistics demonstrate B.C.'s tourism industry added the largest value to B.C.'s economy relative to our more traditional primary industries from 2007 to 2017.

The Prince Rupert area has strong potential to continue growth in tourism as the only bigger community within the internationally known Great Bear Rainforest, as a gateway to Haida Gwaii, to the Khutzeymateen Grizzly Bear Sanctuary, and as a terminus for VIA Rail, B.C. Ferries, and Highway 16.

Right now, we have in spades what both national and international visitors think the natural world of Canada is all about: tall, conifer-covered misty mountains; sparkling rivers;

un point de non-retour pour un des deux derniers grands estuaires intacts de l'Ouest de l'Amérique du Nord, l'estuaire du fleuve Yukon étant l'autre. Nos responsabilités d'intendance relativement à cette région ont une portée d'autant plus mondiale vu qu'il reste peu d'environnements estuariens de cette importance dans un parfait état.

Pour terminer, même si nous avons l'habitude de gérer nos ressources naturelles en fonction de multiples usages, ou, pour dire les choses autrement, d'en permettre l'usage à des fins industrielles dans bien des environnements, la détérioration de l'estuaire du fleuve Skeena serait une perte pour la biodiversité mondiale. Nous sommes véritablement responsables, comme Canadiens, de la protection de cette ressource unique. Les comparaisons avec le développement industriel et le transport par pétrolier effectués à d'autres ports, où les écosystèmes sont déjà très détériorés, sont inappropriées, vu le parfait état de l'estuaire du fleuve Skeena.

Comme le site de Cassiar Cannery allie de façon unique un lieu historique et un environnement naturel exceptionnel, nous contribuons à l'industrie du tourisme, de l'échelle locale à provinciale. Nous servons d'exemple pour des programmes expérimentaux partout au Canada, comme cas modèle montrant quoi faire dans un contexte touristique concurrentiel. Le site de Cassiar Cannery subirait des dommages irréversibles si un déversement de pétrole survenait.

Le tourisme est l'une des pierres d'assise de l'ensemble de l'économie de la Colombie-Britannique, et il ne faudrait pas l'oublier. En 2017, l'industrie du tourisme a généré 18,4 milliards de dollars de revenus, a contribué 9 milliards de dollars au PIB de la province et a produit 1,2 milliard de dollars en recettes fiscales pour la Colombie-Britannique. Le secteur a connu une croissance du PIB de 6,7 p. 100 en 2016, par rapport à la croissance moyenne de 4 p. 100 pour la province, et la tendance à la hausse se maintient. En 2015, 133 000 Britannico-Colombiens occupaient un emploi dans le secteur du tourisme au sein de plus de 19 000 entreprises. Ces chiffres montrent que l'industrie du tourisme de la Colombie-Britannique a apporté la plus importante contribution à l'économie de la province durant la période de 2007 à 2017 par rapport à nos autres industries primaires traditionnelles.

La région de Prince Rupert offre un important potentiel de croissance dans le secteur du tourisme, vu qu'on y trouve la seule collectivité d'importance située dans la forêt pluviale Grand Ours, connue à l'échelle internationale, qu'elle est la porte d'accès à l'archipel Haida Gwaii et au sanctuaire de grizzly Khutzeymateen, que les terminus de VIA Rail et des traversiers B.C. Ferries y sont installés et que c'est là que l'autoroute 16 se termine.

Actuellement, nous avons en abondance ce que les visiteurs canadiens et internationaux perçoivent comme représentant la nature au Canada : de hautes montagnes brumeuses recouvertes

and bears, whales, wolves, and eagles. This is our true value, and we only have it because it's clean here, at the moment.

**The Chair:** We're at six minutes.

**Ms. Crawford:** Thank you, and I'd like to say thank you for coming to Prince Rupert.

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

Mr. Veldman.

**Ken Veldman, Vice President, Public Affairs and Sustainability, Prince Rupert Port Authority:** Thank you, and it is appropriate that we acknowledge that we're on the traditional territory of the Tsimshian Nation, on which all of our operations occur.

The Prince Rupert Port Authority is mandated to enable Canada's trade with the world. We work closely with our partners and our customers, and we deliver supply chain innovation that adds value to Canadian products and increases Canada's global competitiveness.

Through careful stewardship we've created sustainable prosperity for the people in our communities, First Nations, and our country.

The Port of Prince Rupert shipped 27 million tonnes of cargo in 2018 and supported 500 deep-sea marine vessel visits. That volume represents over \$35 billion worth of trade, making us the third-largest port in Canada. We facilitate market access and diversification for many of Canada's key trade industries, including manufacturing, forestry, agriculture, natural gas, mining and tourism.

We're going to continue to grow and diversify, and we expect to double that volume of trade through the port in the next 10 years.

The economic impact of this activity already measures over \$1 billion for businesses in northern B.C. It employs in excess of 5,000 direct and indirect employees. First Nations share significantly in this prosperity, and comprise over 30 per cent of local port-related employment. First Nations-owned enterprises participate in numerous port-related business opportunities.

By focusing on sustainable development, responding to local environmental and social concerns, PRPA has a strong alignment with local First Nations, local residents, and communities throughout the corridor.

de conifères; des cours d'eau étincelants; des ours, des baleines, des loups et des aigles. Cela constitue notre véritable valeur, et elle existe simplement parce que l'environnement est propre ici, en ce moment.

**Le président :** Vous avez utilisé six minutes.

**Mme Crawford :** Merci. Je vous remercie de vous être déplacés à Prince Rupert.

**Le président :** Merci beaucoup.

Monsieur Veldman, vous avez la parole.

**Ken Veldman, vice-président, Affaires publiques et développement durable, Administration portuaire de Prince Rupert :** Merci. Il est approprié de reconnaître que nous sommes sur le territoire traditionnel de la nation Tsimshian, sur lequel nous menons toutes nos activités.

L'Administration portuaire de Prince Rupert a pour mandat de faciliter le commerce international au Canada. Grâce à une étroite collaboration avec nos partenaires et clients, nous assurons au sein de la chaîne d'approvisionnement une innovation qui ajoute de la valeur aux produits canadiens et améliore la compétitivité du Canada sur le plan mondial.

Au moyen d'une intendance prudente, nous avons créé une prospérité durable pour les membres de nos collectivités et des Premières Nations, ainsi que pour notre pays.

En 2018, on a expédié 27 millions de tonnes de fret à partir du port de Prince Rupert et on y a accueilli 500 navires océaniques. La valeur marchande de ce volume d'activités s'élève à 35 milliards de dollars et fait de Prince Rupert le troisième plus grand port du Canada. Le port de Prince Rupert facilite l'accès aux marchés des principaux secteurs commerciaux du Canada, y compris la fabrication, la foresterie, l'agriculture, le gaz naturel, les mines et le tourisme, et participe à leur diversification.

Nous allons poursuivre notre croissance et notre diversification, et nous prévoyons doubler le volume des échanges commerciaux nécessitant les services du port au cours des 10 prochaines années.

Les incidences économiques de ces activités se chiffrent déjà à plus de 1 milliard de dollars pour les entreprises du Nord de la Colombie-Britannique et à plus de 5 000 emplois directs et indirects. Les Premières Nations ont profité d'une part importante de cette prospérité, la main-d'œuvre associée au port étant composée à plus de 30 p. 100 d'Autochtones. Des entreprises appartenant aux Premières Nations participent à de nombreuses occasions d'affaires liées au port.

En mettant l'accent sur le développement durable et sur les préoccupations liées à l'environnement local et aux enjeux sociaux, l'Autorité portuaire de Prince Rupert demeure véritablement au diapason des Premières Nations voisines, des

I'd like to touch on the topic of marine risk from a local perspective. We have the benefit of open and uncongested marine approaches, short transit times within piloted inland waters, a deep natural harbour, and relatively low marine traffic volumes. As a result, the port profiles as among the safest in Canada and the West Coast of North America.

There are several risk assessment examples available to support that claim, including evaluations by the federal government and PRPA. Perhaps more importantly, though, those assessments illustrate and emphasize the importance of quantitatively assessing risk, asking the critical question of what is the probability of an event occurring as a starting point to guide and manage risk mitigation.

Risk assessments have steered our approach to making a safe port even safer by prioritizing the most impactful and relevant practices, procedures, and investments. These actions also illustrate that ports evolve their capabilities in order to prevent, prepare for, and respond to incidents in an appropriate, relevant, and timely manner.

Examples include development of best-in-class practices and procedures to guide vessel access to and from the port, including specific procedures for different vessel types, cargoes, and geographic areas; the introduction of shore-based radar; new fixed navigation aids within the port, including live transmission of real-time tide and current data to mariners; the development of a purpose-built port security operations centre, which monitors port operations 24/7 and serves as an emergency incident command centre when required.

I want to clarify the impact of proposed Bill C-48 on the port here in Prince Rupert. Bill C-48 does not have a significant, direct impact on the Port of Prince Rupert's existing activities. It does not impact projects and cargoes being considered in its current development portfolio. To be clear, the port does not currently ship oil, nor does PRPA have an oil export terminal in its development portfolio.

We do, however, have a development portfolio that is impacted by the uncertainty that is created by broad and vague marine legislation and policy, and/or the suggestion that marine

résidants et des collectivités de l'ensemble du corridor commercial.

J'aimerais aborder le sujet des risques maritimes d'un point de vue local. Nous avons l'avantage d'offrir des approches maritimes ouvertes et sans encombrement, de courts temps de traversée dans les eaux intérieures où les services d'un pilote s'imposent, un port en eau profonde naturel ainsi qu'un volume relativement faible de trafic maritime. En conséquence, le port compte parmi les plus sécuritaires au Canada et le long de la côte Ouest de l'Amérique du Nord.

Il existe plusieurs évaluations des risques qui sont accessibles pour étayer cette allégation, y compris des évaluations menées par le gouvernement fédéral et l'Autorité portuaire de Prince Rupert. Fait plus important encore, peut-être, ces évaluations illustrent et soulignent l'importance de l'évaluation quantitative des risques et posent la question essentielle à savoir quelle est la probabilité que survienne un événement comme point de départ principal pour orienter et gérer l'atténuation des risques.

Des évaluations des risques ont guidé notre approche visant à rendre encore plus sécuritaire un port qu'il l'est déjà en classant par priorité les pratiques, les procédures et les investissements les plus pertinents et ayant les plus grandes incidences. Ces mesures montrent aussi que les responsables d'administration portuaire continuent de renforcer leur capacité afin de prévenir les incidents, de s'y préparer et d'intervenir de façon appropriée, pertinente et rapide.

Les exemples comprennent l'élaboration de pratiques et de procédures exemplaires pour guider les navires vers l'entrée et la sortie du port, y compris des procédures spécifiques pour différents types de navires et de navires de charge et différentes zones géographiques; l'installation d'un radar côtier terrestre; l'installation de nouvelles aides fixes à la navigation dans les eaux du port, y compris la transmission en direct de données de surveillance des marées et des courants aux pilotes côtiers; l'établissement d'un centre de sécurité des opérations du port, surveillant les opérations du port 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et servant, au besoin, de centre de commandement d'urgence en cas d'incident.

Je souhaite préciser les effets du projet de loi C-48 sur le port de Prince Rupert. Ce projet de loi n'a pas une incidence directe importante sur les activités actuelles du port de Prince Rupert, ni sur les projets et les types de cargaisons envisagés dans le cadre du programme de développement en cours. Pour dire les choses clairement, il n'y a pas de pétrole qui est expédié actuellement à partir du port de Prince Rupert, et le programme de développement de l'Autorité portuaire de Prince Rupert ne contient pas de projet de terminal d'exportation de pétrole.

Toutefois, notre programme de développement est touché par l'incertitude découlant de mesures législatives et d'une politique maritime larges et vagues ainsi que de l'impression

approaches into the north coast have a significant risk profile that could threaten the safe transit of a shipper's product.

The absence of a quantified risk assessment for the geographic area covered by the moratorium and the absence of an evidence-based process to determine the products to be included in the legislation's accompanying schedule contributes to uncertainty.

In conclusion, I want to emphasize the ability of quantified risk assessments to actually facilitate the objective of this legislation. The proposed moratorium covers a very broad area on B.C.'s north coast. It includes areas that have a wide variety of both economic and environmental values, as you've heard, and a wide variety of activity levels and uses. It is undiscerning in its approach.

Deep sea vessel traffic that transports trade to and from the Port of Prince Rupert tends to use a relatively consistent, narrow, and defined route. This route represents a geographic area with a significant economic benefit to Canada because of the trade it facilitates, and a defined risk based on those vessel activities.

The ability to define that area enables an opportunity to develop independent and substantive evidence to quantify the associated risk of a vessel incident and its consequences. It provides the ability to identify and quantify environmental values within that same area, as well.

In turn, this enables the ability to thoughtfully develop proposals for practical mitigation measures that enhance marine safety for all vessels, regardless of their cargo; reduce impacts to the environment; focus preparedness, prevention, and response resources; and can be quantified and prioritized based on their potential impacts on a risk baseline that is established through the assessment.

PRPA speaks with confidence on this balanced approach, because this is essentially what Canadian port authorities do on an ongoing basis within their specific jurisdictions, for all types of vessels and all types of cargoes.

Thank you for the opportunity to address the committee today. I look forward to your question.

**The Chair:** I've got Senators Miville-Dechéne, Patterson, Simons, MacDonald, Cormier and Smith right now.

qui est communiquée selon laquelle les approches maritimes de la côte Nord comportent un profil de risque pouvant menacer l'acheminement des produits de l'expéditeur.

L'absence d'une évaluation quantifiée du risque présent au sein de la zone géographique visée par le moratoire et l'absence d'un processus fondé sur des données probantes pour établir quels produits seront inclus dans l'annexe de la loi contribuent à l'incertitude.

Pour terminer, je souhaite souligner que les évaluations de risque quantifiées peuvent dans les faits faciliter l'atteinte de l'objectif de cette mesure législative. Le moratoire proposé vise une très vaste région de la côte Nord de la Colombie-Britannique. Il englobe des zones ayant des valeurs inégales sur les plans de l'économie et de l'écologie, comme d'autres témoins l'ont mentionné, et connaissant des niveaux très divers d'activité et d'utilisation. C'est une approche sans discernement.

Le trafic maritime commercial en eau profonde à destination ou en provenance du port de Prince Rupert a tendance à emprunter une route relativement constante, étroite et délimitée. Cette route constitue une zone géographique apportant un avantage économique considérable au Canada en raison de l'activité commerciale qu'elle permet, et le risque associé aux activités des navires est connu.

La possibilité de délimiter cette zone offre la possibilité de réunir des données indépendantes et importantes permettant de quantifier le risque associé à un incident touchant un navire ainsi que ses conséquences. Elle permet aussi de connaître et de quantifier la valeur écologique de cette zone.

Cela crée la possibilité d'élaborer des propositions réfléchies de mesures d'atténuation pratiques qui amélioreront la sécurité maritime de tous les navires, peu importe leur fret; réduiront l'impact environnemental; orienteront les ressources consacrées à la préparation aux urgences, à la prévention et aux interventions; et pourront être quantifiées et classées par ordre de priorité en fonction de leur incidence possible sur la base de référence du risque établi au moyen de l'évaluation.

Les responsables de l'Autorité portuaire de Prince Rupert ont confiance en cette approche équilibrée, car c'est pour l'essentiel ce que font les administrations portuaires canadiennes de façon continue dans les limites de leurs compétences respectives, relativement à tous les types de navires et à toutes les catégories de fret.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'exprimer devant le comité aujourd'hui. Je serai heureux de répondre à vos questions.

**Le président :** Voici l'ordre en ce qui concerne les questions : sénatrice Miville-Dechéne, sénateur Patterson, sénatrice Simons, sénateur MacDonald, sénateur Cormier et sénateur Smith.



Senator Miville-Dechêne.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you, Mr. Chair.

This is a question for the representative of the port authority, Mr. Veldman. I had the chance to visit the port yesterday. I was surprised. I didn't know that you had so many energy-related substances that you were shipping. I'm thinking of coal, but also of propane.

So could you talk a little bit about that? Because we tend to believe that it's oil or nothing, and obviously your port is showing that a lot can be done around energy, and you could even ship gasoline, if it was refined in Alberta.

Could you talk to us about those issues?

**Mr. Veldman:** As you pointed out, from an energy perspective, coal in a non-liquid form is a significant form of energy. In our case, that is primarily metallurgical coal that is used in the steel-making process, although we do ship some thermal as well.

From a bioenergy perspective, over a million tonnes of wood pellets are shipped through this port, which largely go to displace coal in the production of energy in Europe. So from a dry bulk perspective, that's there.

From a liquid perspective, AltaGas has recently completed the construction of a propane export terminal, the first of its kind on the West Coast, which will be shipping liquid propane to Asian markets, primarily Japan.

In addition, we have projects in our development portfolio that are looking at developing the capability and capacity to ship liquids such as methanol, LPGs, propane, butane, as well as refined fuels. That would include diesel, gasoline, et cetera. These are all liquids that aren't impacted by Bill C-48 and the proposed schedule, in terms of persistent oils.

I would be remiss if I didn't point out that, while not within the port's specific land jurisdiction, a development proposal is also moving forward, being put forward by Pembina that would develop a propane export terminal here in Prince Rupert, as well.

So liquid bulks, dry bulks, in the energy sector are very much a part of our existing portfolio, as well as a part of our future portfolio.

Sénatrice Miville-Dechêne, allez-y.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Merci, monsieur le président.

Cette question s'adresse au représentant de l'administration portuaire, M. Veldman. J'ai eu l'occasion de visiter le port hier, et j'ai été étonnée. Je ne savais pas qu'il y avait autant de produits énergétiques expédiés à partir de ce port. Je pense particulièrement au charbon et aussi au propane.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet? Nous avons tendance à croire qu'il s'agit seulement de pétrole, et, de toute évidence, l'exemple de votre port montre qu'on peut mener beaucoup d'activités liées aux produits énergétiques, et il serait même possible d'expédier de l'essence, si elle était produite en Alberta.

Pourriez-vous nous parler de ce sujet?

**M. Veldman :** Comme vous l'avez souligné, du point de vue énergétique, le charbon, dans une forme non liquide, est une forme d'énergie importante. Dans notre cas, il s'agit principalement de charbon métallurgique utilisé dans le processus de fabrication de l'acier, même si nous expédions aussi du charbon thermique.

En ce qui concerne la bioénergie, plus d'un million de tonnes de granulés de bois sont expédiées à partir de ce port, et servent en grande partie à remplacer le charbon dans la production d'énergie en Europe. Donc, en ce qui concerne le vrac solide, il y a ce produit.

Pour ce qui est des produits liquides, AltaGas a récemment achevé la construction d'un terminal d'exportation de propane, le premier du genre sur la côte Ouest, qui servira à expédier du propane liquide vers les marchés asiatiques, principalement au Japon.

De plus, notre programme de développement comprend des projets qui visent à accroître les capacités d'expédition de liquides comme du méthanol, du gaz de pétrole liquéfié, du propane, du butane de même que des combustibles raffinés, ce qui comprendrait du diesel, de l'essence, et ainsi de suite. Ce sont tous des liquides qui ne sont pas visés par le projet de loi C-48 et qui ne figurent pas dans son annexe, en ce qui concerne les hydrocarbures persistants.

Je serais négligent si je ne soulignais pas que, même si elle ne relève pas de la compétence de l'autorité portuaire, une proposition présentée par Pembina progresse et vise aussi la construction d'un terminal d'exportation du propane ici, à Prince Rupert.

Ainsi, le vrac liquide et le vrac solide liés au secteur de l'énergie font véritablement partie de notre offre actuelle, de même que de notre programme de développement.

**Senator Miville-Dechêne:** If refining was done in Alberta, could you manage more shipments of fuel, refined fuel?

**Mr. Veldman:** Well, that depends on capacity and capability. We currently don't have that capacity or capability. So a proposal that would develop a terminal that had that capacity would be able to handle that, but we don't currently have it now.

**Senator Patterson:** Thank you, Mr. Veldman, for showing us the port earlier today.

I have a couple of questions. You talked about the tonnage that is delivered, and I didn't quite get how many deep-sea vessel visits per year. I'm wondering how long the authority has been in operation and whether there have been any accidents or spills like we are being made to be concerned about.

**Mr. Veldman:** Last year, we handled 500 deep-sea vessels, in terms of running that cargo through.

There certainly have been incidents within the port jurisdiction over the years, none of which had significant spill consequences, and largely in the nature of grounding for various reasons.

**Senator Patterson:** Now, we are being made to assume that there is going to be a major accident on this coast. This is what everyone is saying will be devastating. But I understand what you have told us today is that you can't really determine the risk without what you call a quantified risk assessment, and also an evaluation of the risk potential of various products. I think you said, if there was an absence of those evaluations, we wouldn't really know what the risk is. Could you elaborate on that?

**Mr. Veldman:** A quantified risk assessment takes in factors that include everything from — and if you take a look at an approach into the Port of Prince Rupert, for example, you would divide that into various segments that have certain characteristics. You can take global averages for incidents of certain kinds of carriers, and then on top of those global averages you then apply factors that recognize what the local geography or attributes look like, which includes everything from weather to the number of other vessels that would be in an area, to ease of navigation, to the length of the navigation itself, which is an important piece, obviously.

All of those factors combined provide you with a quantification of the risk, usually in the form of a probability, i.e. an incident every X number of years or established in a range similar to that.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Si le raffinage était effectué en Alberta, pourriez-vous accommoder davantage d'expéditions de carburant raffiné?

**M. Veldman :** Eh bien, cela dépend des capacités. Actuellement, nous n'avons pas les capacités nécessaires. Donc, un projet visant à construire un terminal qui offre ces capacités permettrait de répondre à cette demande, mais nous n'en disposons pas actuellement.

**Le sénateur Patterson :** Merci, monsieur Veldman, de nous avoir fait visiter le port plus tôt aujourd'hui.

J'ai quelques questions à vous poser. Vous avez parlé du tonnage qui est acheminé, et je n'ai pas compris le nombre de navires océaniques que le port accueille chaque année. J'aimerais savoir depuis combien d'années l'administration portuaire existe et s'il y a eu des incidents ou des déversements qui correspondent au type d'incidents dont on devrait se préoccuper.

**M. Veldman :** L'an passé, nous avons accueilli 500 navires océaniques et traité les marchandises qu'ils transportaient.

Il y a assurément eu des incidents au fil des ans sur le territoire qui relève du port, mais aucun n'a eu de conséquences importantes liées à un déversement, et il s'agissait pour la plupart de navires échoués pour différentes raisons.

**Le sénateur Patterson :** Maintenant, on nous amène à croire qu'il y aura un grave accident sur la côte. C'est ce que tout le monde dit, qu'il sera dévastateur. Mais, si je comprends ce que vous nous avez dit aujourd'hui, c'est que vous ne pouvez pas réellement déterminer le risque sans réaliser ce que vous appelez une évaluation quantitative des risques ainsi qu'une évaluation du potentiel risque de divers produits. Je crois que vous avez dit qu'en l'absence de ces évaluations, nous ne pourrions pas connaître réellement le risque. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

**M. Veldman :** Une évaluation quantitative des risques tient compte d'une foule de facteurs en commençant par... Et si on examine l'approche utilisée par le port de Prince Rupert, par exemple; elle est divisée en divers segments possédant certaines caractéristiques. Vous prenez les moyennes mondiales des accidents de certains types de pétroliers, auxquelles vous appliquez ensuite des facteurs qui tiennent compte de la géographie locale ou des caractéristiques du milieu, ce qui englobe tout, des conditions météorologiques au nombre de navires présents dans une région, en passant par la facilité de navigation et la longueur de la saison navigable elle-même, laquelle est de toute évidence un élément important.

Tous ces facteurs combinés vous permettent de quantifier le risque, exprimé généralement sous forme de probabilité, c'est-à-dire, un incident toutes les X années ou une fourchette semblable.

**Senator Simons:** As an Alberta Senator, perhaps I am looking for the impossible. I want to see if there isn't some way that we could protect the coastline north-south and still allow some narrow corridor or sea lane where oil could be potentially tanked to Asian markets.

I'm looking, Ms. Thorkelson, at your maps, the really rich fisheries appear to be in that coast that's in between Haida Gwaii and the mainland coast. Is there any potential for a safe passage through the northern half of the Dixon Entrance?

I wanted to ask Mr. Veldman the same question. Am I like Don Quixote looking for the impossible, here? Is there a compromise that allows us to protect 98 per cent of this fragile coastline and still get goods in and out safely?

**Ms. Thorkelson:** I want to say that there is a lot of marine traffic that goes back and forth right now, and we are already at risk because they have bunker C, they have all kinds of things in there that they are carrying. We are already at risk of that.

The trouble with oil tankers is that they're larger, and so your risk becomes greater. And is there an area? There is no area that is not a valuable fishing ground between here and Haida Gwaii. They are all valuable fishing grounds, and they are all areas where fish migrate through or live.

There is a lot of information on what happens to fish, and if Mr. Veldman wants that information, I can give it to him in the future, but I have lots of reports that were written about impacts on fish. I don't believe there's a corridor. Although I don't like it personally, we have all these ships coming in and out, 500 or however many Mr. Veldman said. What I really don't understand, and nobody has been able to explain it to me, is why doesn't Alberta refine its product and get it to the coast that way? We are sending refined products to the coast.

I just don't understand why we have to bear the risk of a heavy oil, a crude oil, dilbit, which I know lots about, and instead send some refined products out. That gives you jobs. They're not usually on the persistent list. And it just seems that's a win-win for Canada.

Instead of shipping out raw product all the time, why don't we get the jobs from it?

**Senator Simons:** That's a great answer.

**La sénatrice Simons :** En tant que sénatrice de l'Alberta, je cherche peut-être l'impossible. J'aimerais savoir s'il ne serait pas possible de protéger la côte du nord au sud tout en laissant quelques routes de navigation ou corridors étroits par lesquels le pétrole pourrait être potentiellement transporté vers les marchés asiatiques.

Madame Thorkelson, sur vos cartes, les zones de pêche les plus riches semblent se situer sur la côte entre Haida Gwaii et la côte continentale. Y a-t-il une possibilité de trouver un passage sûr dans la moitié nord de l'entrée de Dixon?

Je voulais poser la même question à M. Veldman. Suis-je comme Don Quichotte à la recherche de l'impossible, ici? Y a-t-il un compromis qui nous permettrait de protéger 98 p. 100 de cette côte fragile tout en transportant des marchandises en toute sécurité?

**Mme Thorkelson :** J'aimerais dire qu'il y a en ce moment beaucoup de trafic maritime, dans les deux sens, et nous courons déjà un risque, car du mazout C se transporte déjà et toutes sortes de choses. Il y a déjà des risques associés à cela.

Le problème, c'est que les pétroliers sont plus grands, et par conséquent, le risque est plus grand. Y a-t-il une zone quelconque? Il n'y a aucune zone entre ici et Haida Gwaii qui ne soit pas un lieu de pêche précieux. Ce sont toutes des zones de pêche précieuses, des zones de migration ou de vie pour les poissons.

Nous avons beaucoup d'information sur ce qui arrive aux poissons et, si M. Veldman veut cette information, je pourrai lui donner ultérieurement, mais j'ai de nombreux rapports écrits au sujet des répercussions sur les poissons. Je ne crois pas qu'il y ait un corridor. Même si personnellement je n'aime pas cela, il y a beaucoup de navires en circulation, 500 ou peu importe le nombre donné par M. Veldman. Ce que je ne comprends vraiment pas, et personne n'a été en mesure de me l'expliquer, c'est pourquoi l'Alberta ne raffine pas ses produits et ne les expédie pas vers la côte déjà raffinés? Nous envoyons des produits raffinés vers la côte.

Je ne comprends tout simplement pas pourquoi nous courons le risque de transporter du pétrole lourd, du pétrole brut, du bitume dilué, un produit que je connais très bien, au lieu d'envoyer des produits plus raffinés. Cela génère de l'emploi. Ils ne figurent généralement pas sur la liste des produits persistants. Et il semblerait que ce soit simplement bénéfique pour le Canada.

Au lieu d'expédier des produits bruts tout le temps, pourquoi ne pas créer des emplois?

**La sénatrice Simons :** C'est une excellente réponse.

**The Chair:** Ms. Torkelson, maybe you could explain why B.C. has closed most of their refineries over the last 50 years.

**Ms. Thorkelson:** I have no idea why B.C. has closed their refineries, although I do know that there is one that's going to be expanding on the south coast, apparently.

**The Chair:** It's the only one.

**Ms. Thorkelson:** And there has been a proposal from Kitimat, but I'm not quite sure. I think that we're quite far away from the oil, though I haven't quite seen any in Vancouver.

**The Chair:** There used to be five.

**Ms. Thorkelson:** No, I haven't seen any oil produced in Vancouver or oil produced in — I think we're quite far away from where oil is produced.

**The Chair:** Exactly.

**Ms. Thorkelson:** So that could be the reason why we don't have refineries.

**The Chair:** Okay.

Senator MacDonald.

**Senator MacDonald:** I think I'll put my first question to Mr. Clapperton and Mr. Veldman.

Have you done any analysis? We drove an energy corridor to the West Coast, not just for petroleum but also for hydro, so B.C. sends hydro across the country. Have you done any analysis of what the economic impact would be in this community and the greater communities?

**Mr. Veldman:** Sorry, could you repeat the first part of your question?

**Senator MacDonald:** Have you done any economic analysis of the impact of an energy corridor that would come out in the Prince Rupert/Port Simpson area, and what it would do to shipping and to the economic life of this community?

**Mr. Veldman:** We have not. That would be outside of our scope.

**Senator MacDonald:** All right.

**Mr. Clapperton:** Maybe I can just comment on that. Our sector was part of what they called it a joint working group, and we presented a paper in, I think, August last year, that was involved with the oil and gas sector and various departments of

**Le président :** Madame Thorkelson, vous pourriez peut-être nous expliquer pourquoi la Colombie-Britannique a fermé la plupart de ses raffineries au cours des 50 dernières années?

**Mme Thorkelson :** Je ne sais pas vraiment pourquoi la Colombie-Britannique a fermé ses raffineries, mais je sais qu'il y en a une qui va étendre ses activités sur la côte Sud, apparemment.

**Le président :** C'est la seule.

**Mme Thorkelson :** Et Kitimat a fait une proposition, mais je ne suis pas tout à fait sûre. Je pense que nous sommes assez loin du pétrole, bien que je n'en ai pas vraiment vu à Vancouver.

**Le président :** Il y en avait cinq.

**Mme Thorkelson :** Non, je n'ai pas vu de pétrole produit à Vancouver ou produit à... Je pense que nous sommes assez loin du lieu de production du pétrole.

**Le président :** Exactement.

**Mme Thorkelson :** C'est peut-être pour cette raison que nous n'avons pas de raffineries.

**Le président :** D'accord.

Sénateur MacDonald, allez-y.

**Le sénateur MacDonald :** Je pense que j'adresserai ma première question à M. Clapperton et M. Veldman.

Avez-vous fait des analyses? Nous avons mis en place un corridor de transport d'énergie vers la côte Ouest, pas seulement pour le pétrole, mais également pour l'hydroélectricité, de sorte que la Colombie-Britannique envoie son hydroélectricité d'un bout à l'autre du pays. Avez-vous effectué une analyse des retombées économiques sur cette collectivité et sur les plus grandes collectivités?

**M. Veldman :** Pardon, pourriez-vous répéter la première partie de votre question?

**Le sénateur MacDonald :** Avez-vous effectué une analyse économique sur les retombées de la mise en place d'un corridor de transport de l'énergie sur la région du Prince Rupert et Port Simpson sur le transport maritime et la vie économique de cette collectivité?

**M. Veldman :** Nous n'en avons pas fait. Cela dépasserait notre mandat.

**Le sénateur MacDonald :** D'accord.

**M. Clapperton :** Je pourrais peut-être faire un commentaire là-dessus. Notre secteur a fait partie de ce qu'on a appelé un groupe de travail mixte, et que nous avons présenté un document en août dernier, je crois, avec le secteur pétrolier et gazier et

the federal government and provinces, where they looked at, basically, what is the opportunity. I think that's what we're talking about today, the risk and the opportunity.

It's substantial. Having market access on the West Coast with the growing demand, and it is a growing demand in the Asia-Pacific area for oil and natural gas products. The numbers indicate that — it's a published report — we're looking at about \$20 billion a year on incremental spending, 120,000 jobs, \$45 billion increase in gross domestic product by 2030 in Canada, and \$7.5 billion a year increase in government revenue.

That's kind of the prize that they're looking at. It was looking at having access for oil and natural gas products.

**Senator Cormier:** My question is for Mr. Clapperton, and it's exactly the same question that Ms. Thorkelson asked.

We've had that conversation in Canada about transitioning to renewable energy for years. We've had that for years. And we know that we still need petroleum. We need it, and we will need it for several years, but we know it's dangerous in terms of products and in terms of transportation.

So why don't you have a plan in terms of refineries, to refine the oil? Why doesn't Alberta have that? I don't understand why. Is it because it's too expensive? I mean, it would cost a lot of money if there's a spill. That would still cost a lot of money, so I want to understand really why the industry never thought of that, or is thinking about that but doesn't do it.

**Mr. Clapperton:** That actually is a really good question, and it is a market-driven-type question. And I guess what I'd have to say is we are doing some of that. Canadian Natural is just completing one of the first refineries; you know, we're a 50 per cent owner of the Northwest Refinery outside of Edmonton, and we're developing that right now, and it's being completed. So we are working on that.

We have an upgrader. Half of our oil is upgraded. Just so you know, half of Canadian Natural's production of oil is upgraded. They call it synthetic sweet oil, synthetic crude oil, that we have upgraders in Edmonton and Fort McMurray. So the majority of our production is upgraded, and I think it's a little bit of a non-story, and I think there are opportunities to do more, to do more development and use the products, like the petrochemical industry.

différents ministères fédéraux et provinciaux; l'objectif était essentiellement d'examiner les possibilités. Je pense que c'est ce dont nous parlons aujourd'hui, à savoir les risques et les possibilités.

C'est important, l'accès au marché de la côte Ouest et la demande croissante de produits pétroliers et de gaz naturel dans la région Asie-Pacifique. Les chiffres indiquent — c'est dans un rapport publié — que nous parlons d'environ 20 milliards de dollars par an de dépenses supplémentaires, de 120 000 emplois, d'une augmentation de 45 milliards de dollars du produit intérieur brut d'ici 2030, au Canada, et d'une augmentation des recettes publiques de 7,5 milliards de dollars par année.

Ils veulent ce type de prix. Il était question d'avoir un accès pour les produits pétroliers et de gaz naturel.

**Le sénateur Cormier :** Ma question s'adresse à M. Clapperton, et c'est exactement la même question que Mme Thorkelson a posée.

Depuis de nombreuses années, au Canada, nous parlons de la transition vers des sources d'énergie renouvelable. Nous en discutons depuis des années. Nous savons aussi que nous avons toujours besoin de pétrole. Nous en avons besoin, et nous en aurons besoin encore plusieurs années, mais nous savons que ces produits et le transport, c'est dangereux.

Pourquoi donc n'avez-vous pas de plan pour des raffineries, pour raffiner le pétrole? Pourquoi l'Alberta n'en a-t-elle pas? Je ne comprends pas pourquoi. Est-ce parce que c'est trop coûteux? J'entends par là que, s'il y a un déversement, cela coûterait beaucoup d'argent. Cela coûterait quand même beaucoup d'argent, j'aimerais donc réellement comprendre pourquoi l'industrie n'a jamais pensé à cela, à moins qu'elle y pense sans se décider à le faire.

**M. Clapperton :** C'est une très bonne question, et c'est un type de question axée sur le marché. Je dirais donc que nous en faisons un peu de côté-là. Canadian Natural vient d'achever la construction d'une des premières raffineries; vous savez, nous sommes propriétaires à 50 p. 100 de la Northwest Refinery, en périphérie d'Edmonton. Les travaux sont en cours en ce moment même. Nous travaillons donc là-dessus.

Nous avons une usine de traitement. La moitié de notre pétrole est valorisé. À titre d'information, la moitié de la production de pétrole de Canadian Natural est valorisée. On appelle ce produit du pétrole non corrosif synthétique, du pétrole brut synthétique, pour lequel nous avons des usines de traitement à Edmonton et à Fort McMurray. La plus grande partie de notre production est donc valorisée, et je pense qu'on en fait tout un plat pour rien. Il est possible selon moi d'en faire davantage, de faire davantage de développement et d'utiliser les produits, par exemple dans l'industrie pétrochimique.

I think there is a tremendous opportunity. And like we just talked about here, it has to be done in a way that's safe and respectful to how it can be done well. Our concern with the bill is that it actually is a barrier to those conversations. It's a barrier to us working together and figuring out how to manage the risks and how to be able to overcome those risks and take advantage of the economic development.

Because that petrochemical type of diversified economy wasn't included in those numbers I provided. It would even be a bigger value to Canada, by being able to do that.

**Senator Cormier:** Thank you.

I have a short question, too, for Mr. Veldman. You say that if the bill doesn't pass and so those big vessels will come through, it doesn't have any benefits to the port. Is that what I understood?

**Mr. Veldman:** Not based on our current portfolio, no.

**Senator Cormier:** So do you mean that it wouldn't have any economic impact, on the region?

**Mr. Veldman:** What I'm saying is that we do not currently ship oil, nor is there anything in our development portfolio that is proposing to ship oil, as is currently defined in the schedule.

**Senator Cormier:** Thank you.

**The Chair:** I've got a number of questions.

Ms. Crawford, when you say that three of the five rivers were compromised, what do you mean when you say, "seriously compromised?"

**Ms. Crawford:** Well, things like diking. Basically, most estuaries were settled first because, on the coast, it's very steep. So you'll see that those are the flatter areas, where people began to congregate.

So from that, also, nutrient-rich ground, so they've been diked. They've been built upon, if you're down in the Fraser River. When you flew into Vancouver, I'm sure you looked down and saw some farms and many more condos.

I grew up in Vancouver. That used to be all farmland when I was a kid. So I'm just saying, over the years, all these bear population areas, those estuaries have been compromised from their pristine state.

**The Chair:** Right. In other words, wherever there is civilization and there is people —

Je pense que c'est une occasion formidable. Et comme nous l'avons dit ici, cela doit être fait avec le souci de la sécurité et en respectant la marche à suivre afin de bien faire les choses. Notre préoccupation à propos de ce projet de loi, c'est qu'il nous empêche en fait de faire tout cela. Il nous empêche de travailler ensemble pour trouver une façon de gérer les risques, de les surmonter et de tirer profit du développement économique.

Parce que l'industrie pétrochimique, qui est un type d'économie diversifiée, n'était pas incluse dans les chiffres que j'ai fournis. Elle aurait même une plus grande valeur pour le Canada, si elle pouvait faire cela.

**Le sénateur Cormier :** Merci.

J'ai également une brève question pour M. Veldman. Vous dites que si le projet de loi n'est pas adopté et que les grands navires peuvent passer, il n'y aura pas d'avantages pour le port. Ai-je bien compris?

**M. Veldman :** Non, pas selon notre portefeuille actuel.

**Le sénateur Cormier :** Voulez-vous donc dire que cela n'aura aucune retombée économique sur la région?

**M. Veldman :** Ce que je dis, c'est que, actuellement, nous ne transportons pas de pétrole, et qu'il n'y a pas non plus dans notre portefeuille du développement de proposition touchant le transport du pétrole, comme il est actuellement défini dans l'annexe.

**Le sénateur Cormier :** Merci.

**Le président :** J'ai plusieurs questions.

Madame Crawford, quand vous dites que trois des cinq cours d'eau ont été perturbés, que voulez-vous dire par « gravement perturbés »?

**Mme Crawford :** Eh bien, je pensais à l'endiguement, entre autres. Les gens se sont installés en premier dans les estuaires, car la côte est très abrupte. Vous voyez donc que c'est dans les régions les plus planes que les gens ont commencé à se rassembler.

À partir de cela, comme le sol était riche en nutriments, ils ont installé des digues. Ensuite, on a construit, comme vous le voyez si bien si vous descendez le fleuve Fraser. Quand vous êtes arrivés à Vancouver, je suis sûre que vous avez vu, du haut des airs, quelques fermes et beaucoup plus de condominiums.

J'ai grandi à Vancouver. Quand j'étais petite, il y avait partout des terres agricoles. Je dis simplement que, au fil des ans, on a perturbé l'état originel de toutes ces régions qui hébergeaient les populations d'ours, et où se trouvaient ces estuaires.

**Le président :** D'accord. En d'autres termes, partout où il y a une civilisation et des gens...

**Ms. Crawford:** We tend to wreck things.

**The Chair:** Well, we don't intend to wreck them. You say they're compromised, but we tend to use them.

**Ms. Crawford:** We use them, yes, and we do have detrimental effects on them.

Now, I'm not saying that we can't rebound from that because, for instance, where I am at the Cassiar Cannery, there were up to 20 canneries right in our area. They all used metal paint; they used bottom paint; they used lead paint. My environment is now clean; it has recovered, and we were the last operating Skeena cannery out there, in 1983.

So the environment does fix itself, and it does reclaim itself, as well. But in some of those areas, you're not going to shift people off, say, the Fraser River delta, now. That place is now built upon; people are living there. That estuary has been compromised.

**The Chair:** Okay.

Senator Dasko.

**Senator Dasko:** I have a follow-up question from Senator Simons about the fishery. We've heard wonderful things about the fishery today from Ms. Thorkelson and Mr. Uehara. We've heard about salmon, shellfish, herring, estuaries, about the value of the industry, and so on.

Speaking of salmon, I think everybody in Toronto eats salmon, I have to say. Like, it's everywhere. It's in every story, every table, so it must be doing well somewhere. I don't know exactly where it's from, but I know it is everywhere.

**Senator Gagné:** You love salmon.

**Senator Dasko:** I love salmon, too, yes. But at the same time, we hear from First Nations witnesses here that the fishery has been "decimated," is the word that we often hear. So I'm trying to just put the whole picture together, of the fishery.

I mean, is it thriving? Is it dying? Is it dead? Is it growing? Can somebody tackle the big picture of the industry, here, and describe the First Nations' role in it? Are First Nations people working in the thriving part?

Anyway, I just throw the question open to anybody to tackle it and try to put these pieces together. Thank you.

**Mme Crawford :** Nous avons tendance à tout détruire.

**Le président :** Eh bien, nous n'avons pas l'intention de tout détruire. Vous dites que les cours d'eau sont perturbés, mais nous avons tendance à les utiliser.

**Mme Crawford :** Nous les utilisons, oui, et nous avons des effets néfastes sur eux.

Bon, je ne dis pas que nous ne pouvons pas nous en remettre; par exemple, là où je travaille, au site de Cassiar Cannery, il y a déjà eu jusqu'à 20 conserveries dans la région. Toutes ces conserveries utilisaient une peinture métallique; de la peinture pour coque de navire et de la peinture au plomb. Aujourd'hui, mon environnement est propre; il s'est rétabli. Nous étions la dernière conserverie en activité de Skeena, en 1983.

L'environnement se régénère donc tout seul et se rétablit tout seul également. Mais, dans certaines de ces régions, on ne va pas demander aux gens de partir, disons, du delta du fleuve Fraser. Il y a maintenant des constructions à cet endroit; des gens y vivent. L'estuaire a été perturbé.

**Le président :** D'accord.

Madame Dasko, allez-y.

**La sénatrice Dasko :** J'ai une question complémentaire à celle de Mme Simons, sur la pêche. Nous avons aujourd'hui entendu Mme Thorkelson et M. Uehara dire des choses formidables à propos de la pêche. Nous avons entendu parler du saumon, des mollusques et crustacés, du hareng, des estuaires, de la valeur de l'industrie et ainsi de suite.

En ce qui concerne le saumon, je pense que tout le monde mange du saumon, à Toronto. Comme partout. Il y en a dans chaque histoire, sur chaque table, il doit donc bien se porter, quelque part. Je ne sais pas d'où il vient exactement, mais je sais qu'il y en a partout.

**La sénatrice Gagné :** Vous aimez le saumon.

**La sénatrice Dasko :** Oui, j'aime le saumon moi aussi. Mais, en même temps, nous avons entendu des témoins des Premières Nations dire que les pêches ont été « décimées », c'est un mot que nous entendons souvent. J'essaie donc de simplement broser le tableau complet de la situation pour ce qui est de la pêche.

L'industrie est-elle prospère? Est-elle en train de disparaître? A-t-elle disparu? Est-elle en croissance? Y a-t-il quelqu'un ici qui peut faire le point sur la situation d'ensemble de l'industrie et décrire le rôle des Premières Nations? Les Premières Nations travaillent-elles dans le volet dynamique du secteur?

Quoi qu'il en soit, je pose simplement cette question à toute personne qui veut l'aborder et en rassembler tous les éléments. Merci.

**Mr. Uehara:** I can answer just a small part of that, and that is, again, with shellfish. As a new product, so to speak, we're farming shellfish in the area now, and as such it has increased dramatically from very little. And the value, particularly of scallops, is quite a generous value relative to other seafood products.

So in that sense, that small, narrow part of the fishery is not shrinking at all; it's growing. So I think that gives some hope to the biological capacity of the area.

Now, the decline of fish stocks, and everything, I think I'm going to ask Ms. Thorkelson to talk about, because I think that has more to do with how the decimation of those stocks has nothing to do with what we're doing. We're trying to capitalize on the current biocapacity of the area.

**Ms. Thorkelson:** I will say that we are not facing a problem right now with our salmon stocks in general. There is still lots of flat salmon out there. The commercial fishing industry, though, used to have 100 per cent of that fish, other than food fish. Now we have probably around 50 per cent or less of what we used to catch, because of regulation and reallocation to other user groups.

But what I will say is that we do face climate change, and so do marine parks. And I showed that to you because those marine parks are no-fish areas. If the Government of Canada believes that it's going to put 32 per cent of the north coast and central coast, which it is saying, into no-fishing zones in order to protect fish, then doesn't it seem a bit strange to allow tankers through that may impact those areas, when we are not fishing those areas?

So they are restricting our fishing and saying we have to protect fish in order to make them grow. We're going to have rockfish conservation areas. We're going to have marine protected areas. We're going to have areas where we're going to make sure our stocks are going to remain for the future.

The Government of B.C. and the Government of Canada are putting \$158 million into habitat restoration in British Columbia in order to try to do something about freshwater habitat, in order to protect salmon. But if those fish come out and they're facing oil spills, whether it's from a boat that grounds with Bunker C fuel on board or whether it's a tanker, those fish will not be able to survive.

**M. Uehara :** Je peux seulement répondre à une petite partie de la question, qui concerne, encore une fois, les mollusques et crustacés. Comme il s'agit pour ainsi dire d'un nouveau produit, nous avons maintenant des élevages de mollusques et de crustacés dans la région, et, par conséquent, cela a donné une augmentation considérable, puisque nous sommes partis de presque rien. Et la valeur, en particulier celle des pétoncles, est assez élevée par rapport à d'autres produits de la mer.

Donc, en ce sens, cette petite partie de la pêche n'est pas du tout en déclin; elle est en croissance. Je pense que c'est une leueur d'espoir quant à la capacité biologique de la région.

Maintenant, pour ce qui est de l'épuisement des stocks de poissons, et tout le reste, je demanderais à Mme Thorkelson d'en parler, car je pense que c'est davantage lié au fait que... La diminution de ces stocks n'a rien à voir avec ce que nous faisons. Nous essayons de tirer profit de la biocapacité actuelle de la région.

**Mme Thorkelson :** Je dirais que nous n'avons pas de problèmes, actuellement, avec les stocks de saumon en général. Il y a encore beaucoup de saumons et de poissons plats, là-bas. L'industrie de la pêche commerciale récoltait, autrefois, néanmoins, 100 p. 100 de ces poissons, et je ne parle pas de la pêche de subsistance. Actuellement, nous récoltons probablement environ 50 p. 100, voire moins, de ce que nous récoltions autrefois, en raison de la réglementation et de la réaffectation aux autres groupes d'utilisateurs.

Mais je dois dire que nous faisons face aux changements climatiques, tout comme les parcs marins. Et je vous ai montré cela, parce que ces parcs marins sont des zones où il est strictement interdit de pêcher. Si le gouvernement du Canada croit pouvoir transformer 32 p. 100 de la côte Nord et de la côte Ouest en zones interdites à la pêche, selon lui pour protéger le poisson, n'est-il pas un peu étrange qu'il autorise le passage des pétroliers qui peuvent avoir des répercussions sur ces zones, où on ne peut pas pêcher?

Le gouvernement limite donc nos pêches et dit que nous devons protéger les poissons et assurer la croissance des populations. Nous allons créer des aires de conservation du sébaste. Nous allons créer une zone de protection marine. Nous allons créer des zones où nous allons nous assurer que nos stocks seront conservés, à l'avenir.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique et le gouvernement du Canada affectent 158 millions de dollars à la restauration de l'habitat, en Colombie-Britannique, parce qu'il veut faire quelque chose pour les habitats d'eau douce et protéger le saumon. Mais si ces poissons sont victimes d'un déversement de pétrole, que ce soit d'un bateau transportant du combustible de soute C qui s'échoue ou un pétrolier, ces poissons ne pourront pas survivre.



And this is a tanker moratorium. It doesn't give us a moratorium of certainty of no oil spill; it just says it won't be a catastrophic oil spill. And I'd like to see no oil spill, but that is Luddite. But there cannot be a catastrophic oil spill. That will impact our fish, it will impact our marine protected areas.

I assure you, we have lots of fish. And why we aren't benefiting from it is a reason you'd need to look at Bill 68, because it's a licensing thing on our coast, not a lack of fish thing.

**The Chair:** Mr. Clapperton, what is your response to those stakeholders who are concerned?

**Mr. Clapperton:** Well, I guess I think it's really important to take them all into account. What we want to do is get into a "how" conversation. We want to get into how we can do this.

I heard today from the Port Authority, there are ways to look at risk. There are ways to work with corridors. There are ways to do things, and I guess that's what we're concerned about with the bill. It doesn't allow us to have that "how" conversation.

We think there's a tremendous opportunity here for us and, you know, you look at our company. I shared with you some of the stats. The environmental performance, it surprises a lot of people when we talk about where we were in 2009 and where we are now as far as our greenhouse gas performance and other performances. Whether air, water, land, you name it, we are working hard every day.

We have a tremendous technology and innovation culture in Canada. I think it would be a great opportunity to apply that to a "how" conversation of how this could be done safely.

**Senator Gagné:** Mr. Veldman, you referred to the fact that you did commission a risk assessment on the possibility of an incident, any incident. So you have established, I imagine the frequency of incidents for different vessels, container ships or cruise ships or LNG carriers, tankers.

What are those statistics? Have you published those?

Et il s'agit d'un moratoire relatif aux pétroliers. Il ne s'agit pas d'un moratoire relatif à la certitude qu'il n'y aura aucun déversement de pétrole; il dit simplement qu'il n'y aura pas de déversement catastrophique de pétrole. J'aimerais, moi aussi, qu'il n'y ait aucun déversement de pétrole, mais il ne faut pas être technophobe. Cependant, il ne peut pas y avoir de déversement catastrophique de pétrole. Cela aura des répercussions sur nos poissons et sur nos zones de protection marine.

Je vous le dis, nous avons beaucoup de poissons. Et la raison pour laquelle nous n'en tirons pas profit, vous la trouverez dans le projet de loi C-68; c'est plutôt lié à la délivrance des permis sur notre côte qu'à un manque de poisson.

**Le président :** Monsieur Clapperton, que répondez-vous aux intervenants inquiets?

**M. Clapperton :** Eh bien, je pense qu'il est très important de prendre toutes les préoccupations en compte. Ce que nous voulons, c'est arriver à une discussion sur le « comment ». Nous voulons parler des moyens avec lesquels nous allons pouvoir faire cela.

J'ai entendu aujourd'hui des représentants de l'administration portuaire dire qu'il existe des moyens d'examiner les risques. Il y a des façons de travailler avec les corridors. Il y a des façons de faire les choses, et je pense que c'est ce qui nous préoccupe avec le projet de loi. Il ne nous permet pas de discuter du « comment ».

Nous pensons que c'est pour nous une occasion extraordinaire et, vous savez, il est question de notre entreprise. Je vous ai communiqué certaines statistiques. Pour ce qui est de la performance environnementale, bien des gens sont surpris quand nous parlons de notre situation en 2009 et de notre situation actuelle, pour ce qui est de notre réduction des émissions de gaz à effet de serre et de nos autres réussites. Qu'il s'agisse de l'air, de l'eau, de la terre, ou de ce que vous voulez, nous travaillons dur tous les jours.

Au Canada, nous avons une immense culture de l'innovation et de la technologie. Je pense que ce serait une excellente occasion d'appliquer cette culture à une discussion sur le « comment » et sur la façon de procéder en toute sécurité.

**La sénatrice Gagné :** Monsieur Veldman, vous avez dit que vous avez commandé une évaluation des risques touchant les possibilités d'accident, n'importe quel accident. Je suppose que vous avez donc établi la fréquence des accidents pour différents navires, les porte-conteneurs, les navires de croisière, les méthaniers ou les pétroliers.

Quelles sont ces statistiques? Les avez-vous publiées?

**Mr. Veldman:** We can certainly provide you with a copy of the risk assessment we did in 2012. It's a high-level risk assessment, so it's a range, but I'm more than happy to provide that as a resource.

**Senator Gagné:** So you focused on all the conditions in your port as it exists?

**Mr. Veldman:** That was the primary focus, but we also did some expansion scenarios, as well.

**Senator Gagné:** Did you evaluate the expansion scenarios with oil tankers?

**Mr. Veldman:** We did.

**Senator Gagné:** So you will provide us with that information?

**Mr. Veldman:** Absolutely. I'm happy to.

**Senator Gagné:** Thank you.

**Senator Smith:** I have a couple of quick questions.

When I read through Bill C-48 two or three times, I didn't see a risk assessment. Was there ever a risk assessment done on Bill C-48, or was it just a political decision? Anybody can answer the question.

**Mr. Clapperton:** We're not aware of any.

**Senator Smith:** Because it's a question that stands out.

Secondly, usually you have some form of risk assessment made in any project. Apparently the question was posed to the Minister of Transport, if the bill went through, would there be a need for a response capability, a response plan? And I thought someone said that he said no.

The question I have is that if a corridor could be identified, as per some suggestions, why wouldn't it be a condition precedent that you'd set up a response capability protecting that corridor in and out so that you would minimize and reduce risk?

I just wondered if anyone can comment on that, because it seems like you may be in a different environment or a different way of thinking, when you just put a piece of law in that's basically a political ploy, and it obviously makes some people happy, but other people not as happy.

I'm thinking, too, of all of the questions of giving young people and the Indigenous population a chance. We've had over 200 bands represented in front of us, and the same message from

**M. Veldman :** Nous pouvons certainement vous fournir une copie de l'évaluation des risques que nous avons faite en 2012. C'est une évaluation des risques de haut niveau, c'est donc une fourchette, mais je me ferai un plaisir de vous la fournir, à titre de ressource.

**La sénatrice Gagné :** Vous avez donc ciblé toutes les conditions qui existent dans votre port, tel qu'il est aujourd'hui?

**M. Veldman :** C'était notre objectif principal, mais nous avons également pensé à des scénarios d'agrandissement.

**La sénatrice Gagné :** Avez-vous évalué les scénarios d'agrandissement en tenant compte des pétroliers?

**M. Veldman :** Oui.

**La sénatrice Gagné :** Vous nous fournirez donc cette information?

**M. Veldman :** Absolument. Avec plaisir.

**La sénatrice Gagné :** Merci.

**Le sénateur Smith :** J'ai deux petites questions.

J'ai lu le projet de loi C-48 deux ou trois fois, et je n'ai rien vu à propos d'évaluation des risques. A-t-on déjà réalisé une évaluation des risques pour le projet de loi C-48, ou était-ce simplement une décision politique? Tout le monde peut répondre à la question.

**M. Clapperton :** Pas à notre connaissance.

**Le sénateur Smith :** Parce que la question se pose.

Ensuite, on réalise généralement un certain type d'évaluation des risques pour tous les projets. Apparemment, la question a été posée au ministre des Transports : si le projet de loi est adopté, sera-t-il nécessaire de prévoir une capacité d'intervention ou un plan d'intervention? Et je crois que quelqu'un a dit que le ministre avait répondu par la négative.

Ma question est la suivante : si un corridor est défini, comme certains le suggèrent, pourquoi n'y aurait-il pas de condition préalable, selon laquelle il faut également prévoir une capacité d'intervention pour protéger ce corridor d'un bout à l'autre, de manière à réduire les risques au minimum?

J'aimerais savoir si quelqu'un peut formuler un commentaire à cet égard, car il semble que vous évoluez dans un contexte différent ou que vous avez une tout autre façon de penser; vous venez de présenter un projet de loi qui est essentiellement un stratagème politique, qui manifestement satisfait certaines personnes et en mécontente d'autres.

Je pense également à toutes les questions liées au désir de donner une chance aux jeunes et aux populations autochtones. Nous avons discuté avec des représentants de plus de 200

each of the people speaking is we have to get our people out of poverty.

It's a long question, but could you give me some feedback, anybody?

**Mr. Clapperton:** I'll add my thoughts here.

I think it has been a barrier to the conversation of how to do it right. We look at the Ocean Protection Plan. I believe the federal government was putting resources in at \$1.5 billion to enhance the capability of marine safety in that region.

I just heard on the panel about the ships. There is a lot of current activity in this area. I think a well-managed area with the proper resources could actually be safer with more ships than with less. I use the example of a busy airport.

There are opportunities here that we could work on, and I think that's the challenge of the bill the way it is right now, because too many products are not allowed.

**Senator Smith:** The argument is the coast is too big to be able to have a proper response plan. What my thought was, set up a specific response plan for the territory that you're going to exploit in terms of the passageway so that you're going to have the maximum response capability. It's not going to take 24 hours for the ship to get there; it's only going to take an hour, or 50 minutes, or 20 minutes, or whatever.

I'm just wondering, is that realistic though?

**The Chair:** Very short, Senator Patterson, and then we're out of here. You've got one, too, Senator MacDonald? Okay, we'll go overtime just a bit.

**Mr. Uehara:** I wanted to respond. I don't know what you're saying, if you're asking if a proper risk assessment would be done. Is your assumption that you would find a low level of risk?

I mean, I think everyone would agree to such an assessment, but I believe you'd find a higher level of risk in the end.

**The Chair:** Are you for the bill or against the bill, Mr. Uehara? I'm just asking because you didn't make it clear.

**Mr. Uehara:** I did make it clear; yes, I'm for the bill.

**The Chair:** Do you have something further to add? I'm sorry.

bandes, et leur message était le même : ils veulent sortir de la pauvreté.

C'est une longue question; quelqu'un pourrait-il faire quelques commentaires?

**M. Clapperton :** J'ajouterais quelque chose.

Je pense que cela nous a empêchés de discuter la bonne façon de faire. Prenons le Plan de protection des océans; je crois que le gouvernement fédéral a affecté 1,5 milliard de dollars en ressources au renforcement de la capacité en matière de sécurité maritime dans cette région.

Je viens d'entendre le groupe de témoins parler des navires. Il y a beaucoup d'activités en cours dans cette région. Je pense qu'une région bien gérée, dotée des ressources nécessaires, pourrait en fait être plus sûre avec davantage de navires, qu'avec moins. Je prends toujours l'exemple d'un aéroport très fréquenté.

Il y a ici des possibilités sur lesquelles nous pourrions travailler, et je pense que c'est le défi du projet de loi dans sa forme actuelle; beaucoup trop de produits ne sont pas autorisés.

**Le sénateur Smith :** L'argument, c'est que la côte est trop longue pour que l'on puisse mettre en place un plan d'intervention approprié. Selon nous, il faut mettre en place un plan d'intervention spécifique pour le territoire qui sera exploité, où il y aura un corridor, de manière à assurer une capacité d'intervention maximale. Les navires ne mettront pas 24 heures pour y arriver; il leur faudra seulement une heure, 50 minutes, 20 minutes ou peu importe.

Je me demande simplement si c'est réaliste?

**Le président :** Sénateur Patterson, soyez très bref, et ensuite nous passerons à autre chose. Avez-vous également un commentaire à faire, sénateur MacDonald? D'accord, nous allons un peu dépasser le temps alloué.

**M. Uehara :** J'aimerais répondre. Je ne comprends pas ce que vous dites. Votre question est-elle de savoir si on devra réaliser une bonne évaluation des risques? Votre hypothèse est-elle qu'on trouverait un faible niveau de risques?

Je pense que tout le monde est d'accord pour qu'une telle évaluation soit faite, mais je crois qu'au final, vous constaterez un niveau de risque plus élevé.

**Le président :** Êtes-vous pour ou contre le projet de loi, monsieur Uehara? Je vous le demande, car vous n'avez pas été clair.

**M. Uehara :** J'ai été clair; oui, je suis pour le projet de loi.

**Le président :** Avez-vous autre chose à ajouter? Je suis désolé.

**Mr. Uehara:** If you were to make this assessment and are assuming that you're going to get a lower level of risk, I don't believe that's the case. I believe what you're going to find is that, when you consider all the shipping that's done, somewhere that has not been, as you say, assessed because this bill did not happen, I think you're going to find a much higher level of risk than you assume.

**The Chair:** Senator MacDonald.

**Senator MacDonald:** I'll direct my question to the other three witnesses who have spoken about their environmental concerns. I appreciate your concerns about the environment and managing the ecology of the area. That's not something to be dismissed.

But I want to ask the three of you: Have you taken a look at the way these things are managed on the East Coast? You mentioned the value of the fishery, \$400 million. The East Coast fishery is worth \$2.9 billion; it's almost seven times the size of the fishery out here, and it's very successful.

They drill for oil in the Grand Banks, and they fish. The Bay of Fundy, like this coastline here, has a very complex marine ecosystem with a great scallop industry, salmon, herring, lobster. Very lucrative. Yet we bring in heavy oil and export finished product there all the time.

Have you taken an honest and sincere look at how these two ways of making a living, are looked at on the East Coast and managed on the East Coast? Because your fellow Canadians on the East Coast have done a very good job of managing them for the benefit of everybody.

**Ms. Thorkelson:** I'd like to say my counterpart union — I'm Unifor — the fisherman's union in Newfoundland is also Unifor. So I have spent a great deal of time talking to them about the East Coast.

They said that, when it first went in, they were concerned. They set up an agency that met with the petroleum industry and tried to regulate where fish boats were able to fish.

Now, they have way more concerns than they had at the beginning of the establishment of the oil industry. The oil, your wave action on the East Coast is much different; your wave action will pull the oil away from the shore. It will not push it onto the shore, which is the case in British Columbia. You're working between two different shores. The fishing industry has major concerns about if there was a spill and what the impacts of what that spill would be.

**M. Uehara :** Si vous deviez réaliser cette évaluation et que vous supposez que vous aurez un niveau de risque plus faible... Je ne pense pas que ce soit le cas. En tenant compte de tout le trafic maritime, des régions dans lesquelles il n'y a pas eu d'évaluation, comme vous dites, parce que le projet de loi n'a pas été adopté; je pense que ce que vous allez constater, c'est un niveau de risque beaucoup plus élevé que vous ne le supposiez.

**Le président :** Sénateur MacDonald, allez-y.

**Le sénateur MacDonald :** J'adresserai ma question aux trois autres témoins qui ont parlé de leurs préoccupations environnementales. Je comprends vos préoccupations pour ce qui est de l'environnement et de la gestion de l'écosystème de la région. C'est une question qu'il ne faut pas ignorer.

Mais, je voudrais poser cette question à vous trois : Avez-vous examiné la manière dont on gère les choses sur la côte Est? Vous avez mentionné la valeur de la pêche, à savoir 400 millions de dollars. La pêche sur la côte Est vaut 2,9 milliards de dollars; c'est presque sept fois le volume des pêches d'ici, et c'est très fructueux.

Dans les Grands Bancs, il y a des forages pour extraire du pétrole et il y a de la pêche. L'écosystème marin de la baie de Fundy, celui de notre côte, est très complexe, et le secteur de la pêche aux pétoncles, au saumon, au hareng et au homard est très lucratif. Pourtant, nous importons du pétrole lourd et exportons des produits finis tout le temps.

Avez-vous évalué honnêtement et objectivement comment ces deux façons de gagner sa vie sont considérées et gérées, sur la côte Est? Car vos concitoyens canadiens de la côte Est ont fait un très bon travail de gestion, pour le plus grand bénéfice de tous.

**Mme Thorkelson :** J'aimerais dire que mon syndicat — je fais partie d'Unifor — est aussi le syndicat des pêcheurs de Terre-Neuve. J'ai donc passé beaucoup de temps à leur parler de la côte Est.

Ils ont dit avoir été préoccupés, au début. Ils ont créé un organisme et ont rencontré les représentants de l'industrie pétrolière, et ils ont essayé de réglementer les endroits où les bateaux de pêche pouvaient pêcher.

Maintenant, ils ont beaucoup plus de préoccupations qu'ils n'en avaient au début de l'implantation de l'industrie pétrolière. Pour ce qui est du pétrole, l'action des vagues sur la côte Est est très différente; l'action des vagues éloignera le pétrole de la côte. Elle ne le rejettera pas sur les rives, comme en Colombie-Britannique. Vous travaillez avec deux côtes différentes. L'industrie de la pêche se préoccupe énormément de la possibilité d'un déversement et des répercussions qu'aurait un tel déversement.

Now, you may say there's not been a spill. There wasn't a spill until the *Exxon Valdez* spilled.

**Senator MacDonald:** No, that's not true. We had two major spills on the East Coast, but, of course, nobody knows them out here, and nobody knows them in Ottawa. The CBC doesn't know them, the *Arrow* and the *Kurdistan*.

**Ms. Thorkelson:** That's right.

**Senator MacDonald:** And nobody knows them.

**Ms. Thorkelson:** We had a big one on Vancouver Island called the *Nestucca* that nobody knows about, either. It was actually a barge that sank in Washington State. The oil was supposed to go down to Washington and Oregon; it sank because it was Bunker C. It sank, or submerged, or it was washed over, whatever language you want to use if you are an oil guy. It sank, it submerged, they could not track it. It ended up going 325 miles north and oiled the beaches on the West Coast of Vancouver Island.

**The Chair:** With that, I'm going to move on to the next group, because I think everybody knows about it. That was quite the exchange; thank you all very much.

We are pleased now to welcome, from the Government of British Columbia, the Honourable George Heyman, Minister of Environment and Climate Change Strategy. We also have Jennifer Rice, MLA for North Coast; Nathan Cullen, Member of Parliament for Skeena—Bulkley Valley; and from the City of Prince Rupert, Mayor Lee Brain.

I understand we have an agreed-upon speaking order.

**Hon. George Heyman, Minister of Environment and Climate Change Strategy, Government of British Columbia:** Senators, thank you for coming to British Columbia. Thank you for coming to Prince Rupert, and thank you for providing the Government of British Columbia the opportunity to comment on Bill C-48, the Oil Tanker Moratorium Act.

I would like to begin by acknowledging that we are on Coast Tsimshian territory. I would also like to note that we will submit a more extensive written brief than my comments today, which will be the highlights of the brief.

The public commitment of the Government of British Columbia has been to protect our environment and our economy from the devastating impact of a heavy oil spill. We have been consistent in this position through our opposition to both the Trans Mountain Expansion project and the Northern Gateway proposals.

Bien sûr, vous pourriez dire qu'il n'y a pas eu de déversement. Il n'y en a pas eu jusqu'à celui de l'*Exxon Valdez*.

**Le sénateur MacDonald :** Non, ce n'est pas vrai. Il y a eu deux déversements majeurs sur la côte Est, mais, évidemment, personne ne le sait. Personne à Ottawa ne le sait, pas plus que CBC/Radio-Canada. Les pétroliers s'appelaient le *Arrow* et le *Kurdistan*.

**Mme Thorkelson :** C'est vrai.

**Le sénateur MacDonald :** Et personne ne le sait.

**Mme Thorkelson :** Il y a eu un déversement important près de l'île de Vancouver, et personne ne le sait. Une barge, le *Nestucca*, a fait naufrage près de l'État de Washington. Le pétrole était censé se répandre de Washington vers l'Oregon, mais il a coulé, parce qu'il s'agissait de mazout C. Il a coulé ou a été entraîné vers le fond. Peu importe la terminologie que les gens du domaine pétrolier utilisent, le fait est que le pétrole a coulé, il a été submergé; et, ensuite, il est devenu impossible de le suivre. Le pétrole a fini par se répandre sur les plages de la côte Ouest de l'île de Vancouver, 325 milles plus au nord.

**Le président :** Sur ce, nous allons passer au prochain groupe, parce que je crois que tout le monde sait de quoi il s'agit. Nous avons eu une excellente discussion. Merci beaucoup.

Maintenant, nous sommes heureux d'accueillir l'honorable George Heyman, ministre de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques de la Colombie-Britannique. Nous accueillons également Mme Jennifer Rice, députée provinciale de North Coast; M. Nathan Cullen, député fédéral de Skeena—Bulkley Valley; et M. Lee Brain, maire de Prince Rupert.

Je crois que nous avons déjà convenu de l'ordre de parole.

**L'hon. George Heyman, ministre de l'Environnement de la Stratégie sur les changements climatiques, gouvernement de la Colombie-Britannique :** Mesdames et messieurs du Sénat, merci d'être venus en Colombie-Britannique. Merci d'être venus à Prince Rupert, et merci de donner l'occasion au gouvernement de la Colombie-Britannique d'intervenir au sujet du projet de loi C-48, la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers.

Avant tout, je tiens à reconnaître que nous nous trouvons sur le territoire des Tsimshian de la côte. Je veux aussi souligner que nous allons présenter un mémoire très détaillé, et je vais vous en exposer les grandes lignes dans ma déclaration aujourd'hui.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique s'est engagé publiquement à protéger notre environnement et notre économie contre les conséquences désastreuses des déversements de pétrole lourd, et c'est pourquoi nous nous sommes toujours opposés au projet d'agrandissement du réseau Trans Mountain et au projet Northern Gateway.

While we are not privy to the federal consultation record, and we have no ability to register an opinion with respect to the outstanding legal proceedings on adequacy of consultation, we do understand that there are some legal challenges. We support Bill C-48 on the understanding that the federal government is ensuring fulsome and meaningful consultation with Indigenous communities.

The importance of protecting the north coast of British Columbia from heavy oil tanker spills has been recognized for decades as a priority. A voluntary tanker exclusion zone was created in 1985 to keep loaded oil tankers from Alaska away from B.C.'s north coast.

A Royal Society of Canada report published in 2015 highlighted a knowledge deficit about how diluted bitumen, heavy oil, behaves in different environments. The existing framework for spill planning, preparedness, and response is generally designed to address floating oil and not the residues that can mix throughout the water column, aggregate with particles, and sink to the bottom of aquatic environments. Any spill response on the north coast is further exacerbated by our remote location here and an unforgiving environment.

The province of British Columbia does not believe that the capability and capacity required to effectively respond to a significant marine heavy oil spill along the north coast is in place. Because of factors such as rough waters, wind conditions, strong currents, and poor visibility, it will not always be possible to respond to a heavy marine oil spill or to initiate response plans in an effective way; or, in extreme cases, at all.

B.C.'s north coast has unique and environmentally sensitive coastal ecosystems that present an additional challenge in the response to a heavy oil spill, compounded by environmental conditions that can be unpredictable and extreme.

The consequences of a large marine heavy oil spill on the north coast could potentially be catastrophic to species listed under the Species at Risk Act, which could include species such as the Northern Resident Killer Whales. In an addendum to our written submission, we list and highlight both threatened and endangered species.

Protecting the marine near-shore habitats for all salmon and the species that depend on them is also important, given their low returns in areas such as the Skeena and the cultural and food security relationships the salmon support.

Même si nous ne sommes pas au courant des consultations menées par le gouvernement fédéral et que nous ne pouvons pas formuler de commentaires sur la procédure judiciaire en cours concernant le caractère adéquat des consultations, nous savons néanmoins qu'il y a eu des contestations judiciaires. Nous soutenons le projet de loi C-48 dans la mesure où le gouvernement fédéral veille à consulter de manière complète et sincère les collectivités autochtones.

Cela fait des dizaines d'années que nous savons qu'il est prioritaire de protéger la côte nord de la Colombie-Britannique contre les déversements de pétrole lourd provoqués par un pétrolier. À cette fin, une zone d'exclusion volontaire des pétroliers a été créée en 1995 afin d'éloigner de la côte nord de la Colombie-Britannique les pétroliers chargés venant de l'Alaska.

En 2015, la Société royale du Canada a publié un rapport mettant en relief notre manque de connaissances à propos du comportement du bitume dilué et du pétrole lourd déversés dans divers écosystèmes. Présentement, le cadre de planification, de préparation et d'intervention ciblant les déversements de pétrole est axé, dans l'ensemble, sur le pétrole flottant, et non sur les résidus qui peuvent se mélanger aux colonnes d'eau, se coller aux particules et couler au fond des environnements aquatiques. Les interventions en cas de déversement sur la côte Nord sont également plus difficiles en raison de son éloignement et de ses conditions hostiles.

La province de la Colombie-Britannique croit que ni les capacités ni les compétences ne sont en place pour réagir efficacement à un déversement important de pétrole lourd en milieu marin sur la côte Nord. Certains facteurs, comme l'agitation des eaux, le vent, la force des courants marins et la mauvaise visibilité, font qu'il ne sera pas toujours possible d'intervenir en cas de déversement de pétrole lourd en milieu marin, de lancer les plans d'intervention efficacement ou, dans certains cas extrêmes, de faire quoi que ce soit.

Les écosystèmes côtiers de la côte nord de la Colombie-Britannique sont uniques et délicats. Il serait très difficile d'y intervenir en cas de déversement de pétrole lourd, à cause des conditions environnementales qui sont parfois imprévisibles et extrêmes.

Si un important déversement de pétrole lourd se produisait sur la côte Nord, cela pourrait être catastrophique pour certaines espèces protégées par la Loi sur les espèces en péril, par exemple l'épaulard résident du Nord. Dans notre mémoire, nous énumérons en annexe les espèces menacées et en voie de disparition afin de les mettre en relief.

Il est aussi important de protéger les habitats marins près des côtes où vivent le saumon ainsi que d'autres espèces dépendant du saumon. À certains endroits, comme dans le fleuve Skeena, par exemple, il y a un faible taux de montaison, et le saumon

Ocean-based and tourism-related industries on B.C.'s north coast rely on healthy marine waters. A single marine heavy oil spill would put ocean-based industries, such as fishing and tourism, at risk. Currently, ocean-based tourism contributes \$2.9 billion in gross domestic product to B.C.'s economy, and employs over 53,000 people in direct and indirect jobs.

Now, let me give you a concrete example. Shellfish closures as a result of the *Nathan E. Stewart* spill in 2016 — it was a spill of over 107,000 litres of diesel, not heavy oil — remained in place from October 2016 to January 5, 2018. It impacted Indigenous, commercial, and recreational fisheries, as well as, of course, the sustenance of the Heiltsuk.

B.C. acknowledges that there are different Indigenous perspectives on Bill C-48, and we are aware of outstanding legal challenges on the adequacy of Indigenous consultation. We are not privy to the record. We are not able to make a comment on that, but we support Bill C-48 on the understanding that the federal government understands its responsibility and duties and is ensuring fulsome and meaningful consultation with Indigenous communities.

Thank you for the opportunity to present. I hope you will have the time to read the more detailed submission, where the main points in my spoken presentation are elaborated to quite a degree. And following the other speakers, I'd be happy to answer any questions or address any concerns.

**The Chair:** Mr. Heyman, thank you. Ms. Jennifer Rice is the MLA for the North Coast. We had the pleasure of listening to her last night, as well. Ms. Rice?

**Jennifer Rice, Member of the Legislative Assembly of British Columbia for North Coast, as an individual:** Thank you Mr. Chair, and thank you, senators, for the opportunity to speak to you today.

I recognize that we are gathering on the territory of the Tsimshian People.

I am a member of the Legislative Assembly of British Columbia, representing riding of North Coast. I represent one of the largest ridings in B.C., from here in Prince Rupert to Haida Gwaii and down the central coast to Wuikinuxv. I represent

a de la valeur sur le plan de la culture et de la sécurité alimentaire.

Les industries du secteur maritime et du tourisme de la côte nord de la Colombie-Britannique ont besoin de milieux marins en santé. Un seul déversement de pétrole lourd en milieu marin pourrait avoir de graves conséquences sur les industries du secteur maritime, par exemple les pêches et le tourisme. De nos jours, le tourisme maritime contribue pour 2,9 milliards de dollars au produit intérieur brut de la Colombie-Britannique et fournit des emplois à 53 000 personnes de façon directe et indirecte.

Laissez-moi vous donner un exemple concret : en 2016, à la suite du déversement causé par le *Nathan E. Stewart*, les zones coquillières ont été fermées d'octobre 2016 au 5 janvier 2018. C'est quelque 107 000 litres de diesel, non pas de pétrole brut, qui se sont déversés. Le déversement a eu des conséquences sur les pêches autochtones ainsi que sur les pêches commerciales et récréatives. Évidemment, il a aussi frappé un moyen de subsistance de la Première Nation Heiltsuk.

La Colombie-Britannique reconnaît que les opinions des Premières Nations sur le projet de loi C-48 ne sont pas homogènes. Nous savons aussi que des contestations judiciaires sont en cours relativement au caractère adéquat de la consultation des peuples autochtones. Même si nous ne savons rien de ces choses et que nous ne pouvons pas formuler de commentaires à ce sujet, nous soutenons le projet de loi C-48, pourvu que le gouvernement fédéral assume ses responsabilités et ses devoirs et qu'il veuille à ce que les collectivités autochtones soient consultées de façon exhaustive et utile.

Merci de nous avoir invités à témoigner. J'espère que vous aurez le temps de lire nos observations détaillées. Vous trouverez beaucoup plus d'information que j'ai pu en fournir dans mon exposé. Une fois que les autres témoins auront pu faire leur exposé, je serai heureux de répondre à vos questions et à vos préoccupations.

**Le président :** Merci, monsieur Heyman. Mme Jennifer Rice est la députée provinciale de North Coast. Nous avons déjà eu le plaisir de discuter avec elle, hier soir. Allez-y, madame Rice.

**Jennifer Rice, membre de l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique, North Coast, à titre personnel :** Merci, monsieur le président, et merci à vous, mesdames et messieurs les sénateurs, de me donner l'occasion de témoigner aujourd'hui.

Je reconnais que nous nous trouvons sur le territoire du peuple Tsimshian.

Je suis la députée provinciale de North Coast, en Colombie-Britannique. Je représente l'une des plus grandes circonscriptions de la province, et l'une des plus grandes entre Prince Rupert, où nous nous trouvons, et Haida Gwaii, et même

many non-Indigenous communities and local governments, but as well as many Indigenous communities; the Haida, both Skittigit and Old Masset, the Tsimshian communities of Gitxaala, Metlakatla, Lax Kw'Alaams, Hartley Bay, Heiltsuk, the Kitasoo, the Xai'xais, and the Oweekeno Nation.

Bill C-48 falls within my riding and impacts the nations and non-Indigenous communities I represent. What I offer today are some of the learnings of a politician who deeply cherishes the relationships she has with the Indigenous Peoples in her riding.

Firstly, it may sound cliché, but water is life. Similar to other Indigenous communities whose entire being is connected to land, coastal First Nation's life is tied to the water and the health of the marine environment. It has been well documented by anthropologists that, when you take away or overexploit Indigenous People's land and waters, cultural keystone species such as the bison to the Cree or the salmon to the Tsimshian are put at risk.

Without these keystone species, cultures cease to exist. The thread of culture is based on relationships with the environment and, if you break that relationship, you cannot replace the culture. This reality cannot be overlooked; First Nations communities have inherent rights to have their marine environment protected.

In October 2016, the *Nathan E. Stewart* tug and barge ran aground, just off Bella Bella, in an important shellfish and seafood harvesting area, spilling 109,000 litres of diesel and other petroleum products. According to experts, this was a small spill, but for the Heiltsuk First Nation it was catastrophic.

Government and oil company people descended upon the small remote community of Bella Bella, and many complained about the cost of food in the one and only grocery store. What people had to learn was that the real grocery store that the community depended on was now covered in oil. The grocery store where the community harvested shellfish, seaweed, salmon, and halibut was now closed, and a viable clam fishery was closed for over two years due to contamination.

Coastal communities are subsistence communities. When you live on \$250 a month, and you're a single mom with three children, and milk is \$10 a gallon, you simply cannot survive

aussi loin que la côte centrale, jusqu'au territoire de la nation Wuikinuxv. Je représente énormément de collectivités non autochtones et d'administrations municipales, mais aussi un grand nombre de collectivités autochtones : le peuple haïda des collectivités de Skittigit et de Old Masset, le peuple Tsimshian des collectivités de Gitxaala, de Metlakatla, de Lax Kw'alaams et de Hartley Bay, les peuples Heiltsuk, Kitasoo et Xai'xais et la nation Oweekeno.

Ma circonscription sera touchée par les dispositions du projet de loi C-48. Il y aura des conséquences pour les nations et les collectivités non autochtones que je représente. Je suis ici aujourd'hui pour vous faire part des leçons que j'ai tirées de ma carrière de politicienne et des excellentes relations que j'ai eu à cœur d'avoir avec les peuples autochtones de ma circonscription.

Pour commencer, même si c'est un cliché, je dois dire que l'eau est la source de la vie. À l'instar des collectivités autochtones qui sont entièrement liées à la terre, les Premières Nations des côtes sont entièrement liées à l'eau et à la santé des écosystèmes marins. Il y a eu des études anthropologiques poussées qui ont permis de conclure que la privation ou la surexploitation des terres et des eaux des Premières Nations met en danger certaines espèces d'une importance culturelle clé pour les Autochtones, par exemple le bison pour les Cris ou le saumon pour les Tsimshian.

C'est toute une culture qui est menacée par la disparition de ces espèces clés. Les liens culturels sont fondés sur la relation avec l'environnement; ce n'est pas quelque chose qu'on peut remplacer une fois que la relation est brisée. C'est une réalité que nous ne pouvons pas ignorer : les collectivités des Premières Nations ont des droits inhérents, et nous devons protéger les écosystèmes marins afin de respecter leurs droits.

En octobre 2016, le *Nathan E. Stewart*, un remorqueur-chaland, s'est échoué près de Bella Bella, une région importante pour la récolte de mollusques, de crustacés, de poissons et de fruits de mer, et a déversé 109 000 litres de diesel et d'autres produits pétroliers. Même si c'était un déversement mineur, selon les experts, le résultat a été catastrophique pour la Première Nation Heiltsuk.

Des représentants du gouvernement et de la société pétrolière ont envahi la petite collectivité éloignée de Bella Bella, et ils ont été nombreux à se plaindre du prix de la nourriture dans l'unique épicerie de la région. Ils ne savaient pas — ils ont dû l'apprendre — que la véritable épicerie de la collectivité était à présent pleine de pétrole. Pour la collectivité, l'épicerie, c'était plutôt l'endroit où elle récoltait du poisson et des fruits de mer, des algues marines, du saumon et du flétan. Une pêche durable à la mactre a été fermée pendant plus de deux ans à cause de la contamination.

Les collectivités côtières sont des collectivités de subsistance. Les mères célibataires avec trois enfants qui doivent vivre avec 250 \$ par mois ont besoin des ressources de la terre et de l'eau



without the resources from the land and water. Eight dollars for a red pepper, \$75 for a ham. This is reality faced by my constituents. By our standards as non-Indigenous peoples, this would be impossible to survive on, but my constituents survive by accessing the resources of the sea. One boat and one fisherman can provide for hundreds of community members.

Think about it. If there is an oil spill, even a small spill, children will literally be starving. That is why protecting these resources is a matter of survival for my constituents; 14,000 years of documented survival is now at risk. There is no one else who should have a louder voice in this conversation than the communities that have been the stewards of this land and these waters for thousands and thousands of years, but the reality is that that is not how our world works, and that's why I am here.

Today, I am using my privilege stemming from a history of only 150 years of settlement in the hope that you will hear me and thus hear the voices of my constituents and many other Indigenous voices.

I think that this is what is important for Senators to know. Not only is the Bella Bella grocery store at risk with existing marine traffic, but so are all the other communities' grocery stores along the coast.

On paper, the economies of these coastal nations may not be massive GDP contributors, but for these communities, resources harvested in the waters are far more valuable indicators of wealth. We as colonial governments have externalized the true cost of doing business onto Indigenous peoples. The price they pay is the destruction of their homelands, their way of life, and their wellness.

What is at risk represents more than potential earnings, or 150 years of colonial systems. What is at risk is the inherent right of every Indigenous child to live in their homelands. The cultural inheritance of every child, born and unborn, in these territories is what we are proposing to pay for the ability to ship oil on the north coast.

You have a huge responsibility to protect these children, and you can do that by supporting Bill C-48. Thank you.

**The Chair:** Thank you, Ms. Rice.

Now, we're going to go to Lee Brain, Mayor of Prince Rupert.

quand le lait coûte 10 \$ le gallon. Elles ne peuvent pas survivre autrement. Mes électeurs vivent dans un monde où un poivron rouge coûte 8 \$, et un jambon, 75 \$. Les non-Autochtones comme nous n'arriveraient jamais à survivre dans ces conditions, mais mes électeurs y arrivent grâce aux ressources de la mer auxquelles ils ont accès. Un pêcheur et un bateau, c'est tout ce qu'il faut à des centaines de personnes de sa collectivité pour subvenir à leurs besoins.

Pensez-y. S'il y a un déversement de pétrole, même un déversement mineur, cela veut dire que des enfants vont mourir de faim. Il est donc extrêmement important de protéger ces ressources. Pour mes électeurs, c'est une question de survie. Cela fait 14 000 ans qu'ils survivent ainsi; cela est bien documenté. À présent, cela est menacé. Nous devrions accorder la priorité à ce que ces collectivités ont à dire. Elles ont été les gardiennes de la terre et l'eau pendant des milliers et des milliers d'années. Malheureusement, notre monde ne fonctionne pas ainsi, et c'est pourquoi je suis ici aujourd'hui.

Aujourd'hui, j'utilise les privilèges découlant de la colonisation — qui remonte à 150 ans seulement — afin de m'adresser à vous au nom de mes électeurs et des nombreux Autochtones que je représente.

Je crois que c'est ça que vous devez retenir, mesdames et messieurs les sénateurs. La circulation maritime représente un risque non seulement pour l'épicerie de Bella Bella, mais également pour toutes les épiceries de toutes les collectivités le long de la côte.

Sur papier, les économies des nations côtières ne contribuent pas énormément au PIB. Cependant, pour ces collectivités, les ressources maritimes ont beaucoup plus de valeur comme indicateur de richesse. Les gouvernements coloniaux ont refilé le véritable coût des activités commerciales aux peuples autochtones : ce prix, c'est la destruction de leurs terres, de leur mode de vie et de leur bien-être.

Ce qui est menacé a plus de valeur que des recettes potentielles ou que nos régimes coloniaux vieux de 150 ans. Ce sont les droits inhérents de tous les enfants autochtones, le droit de vivre sur leurs terres, qui sont menacés. Il y a un prix à payer pour notre capacité à transporter du pétrole le long de la côte Nord, et ce prix est le patrimoine culturel de tous les enfants nés ou à naître sur ce territoire.

Une responsabilité énorme vous incombe, celle de protéger ces enfants, ce que vous pouvez faire en soutenant le projet de loi C-48. Merci.

**Le président :** Merci, madame Rice.

La parole va maintenant au maire de Prince Rupert, M. Lee Brain.

**Lee Brain, Mayor, City of Prince Rupert:** Thank you. I want to offer a bit of a different perspective, at a local community level. I am what you call a pesky millennial. I was elected at 29, and now I'm in my second term as mayor. I graduated high school here in 2003, and at that time our community experienced an economic collapse. We lost our mill, we lost the forestry sector, and we lost the fishing industry kind of at the same time. When I graduated from high school, it was one of those things where there was no future here, and there was essentially no hope for this community, so I left the community and went to school, and ended up moving back to town in 2010.

Long story short, now, I'm the mayor of this community, and I can tell you that we have a \$400-million infrastructure deficit. We have a variety of problems that we have to pay for, water systems that are 100 years old. We have a wastewater treatment plant we have to build; that's \$220 million. The list goes on and on, and it requires a massive amount of capital for us to do that type of work.

In my time in the last five years as being mayor, I've negotiated with six major LNG facilities, including Exxon Mobil. I've been down to their headquarters in Houston, Texas, just in The Woodlands. I've met many of the Asian buyers and sellers who come to our community, and we regularly host delegations from China, Korea, Malaysia and Japan, who want to do business here. In many ways, I operate as a mini-ambassador for Canada's trade gateway. It's something that's not well advertised. We end up having to work hard to build a trade gateway here to grow and to make sure that this community can finally get out of the hole that it was placed in.

That being said, I'm very much in favour of developing the economy, but I'm not in favour of oil tankers on our coastline. There's a reason for that. What the problem is, is that the current economic model just doesn't support the benefits of getting these types of developments here. What usually happens is you have an oil terminal that will operate outside the boundaries of a municipality, and this whole jobs argument, we're talking tens of jobs, not hundreds of jobs, to have an oil terminus. It's about 20 jobs. There's no processing; it just comes in raw on pipe and it has a terminal that just puts it onto a ship, and it goes out.

What happens in these scenarios is we're not able to collect revenue. We get the fly in and fly out, and what happens is you have a speculation period where all the property prices increase, everybody gets evicted out of their homes because people want

**Lee Brain, maire, Ville de Prince Rupert :** Merci. J'aimerais vous présenter un point de vue légèrement différent, celui des collectivités locales. Je suis un de ces milléniaux embêtants, comme certaines personnes les appellent. J'ai été élu maire à l'âge de 29 ans, et j'en suis à mon deuxième mandat. J'ai terminé mes études secondaires ici en 2003, à une époque où l'économie de la collectivité venait de s'effondrer. Nous avons perdu notre usine de pâtes. Nous avons perdu le secteur forestier presque en même temps que nous avons perdu l'industrie de la pêche. Quand j'ai terminé mes études secondaires, je me suis retrouvé dans une situation où il n'y avait aucun avenir et, essentiellement, aucun espoir pour la collectivité. J'ai donc poursuivi mes études ailleurs avant d'y revenir en 2010.

Bref, je suis maintenant le maire de la collectivité, et je peux vous dire que notre déficit en matière d'infrastructure s'élève à 400 millions de dollars. Nous devons payer pour toutes sortes de problèmes, par exemple le fait que notre réseau d'aqueduc a une centaine d'années. Nous devons construire une usine de traitement des eaux usées, ce qui va nous coûter 200 millions de dollars. La liste de nos besoins est longue, et nous allons avoir besoin d'énormément de capitaux afin de faire les travaux qui s'imposent.

Au cours des cinq dernières années, j'ai mené, à titre de maire, des négociations avec les représentants de six grandes installations de gaz naturel liquéfié, y compris Exxon Mobil. Je me suis rendu au siège social de l'entreprise dans la ville appelée The Woodlands, dans la région métropolitaine de Houston, au Texas. J'ai rencontré un grand nombre d'acheteurs et de vendeurs asiatiques qui viennent dans notre collectivité, et nous accueillons régulièrement des délégations commerciales de Chine, de Corée, de Malaisie et du Japon, qui veulent faire des affaires ici. À bien des égards, je suis en quelque sorte un ambassadeur du Canada pour cette porte d'entrée commerciale qui n'a pas beaucoup de visibilité. Nous travaillons d'arrache-pied pour construire une porte d'entrée commerciale dans notre collectivité pour enfin nous sortir du gouffre dans lequel on nous a jetés.

Cela étant dit, je suis tout à fait en faveur du développement économique. Cependant, je m'oppose à la circulation de pétroliers le long de notre côte. Je m'explique : notre modèle économique actuel ne nous permet pas de tirer parti des avantages de ce genre d'activités, et c'est là le problème. En général, les terminaux pétroliers sont placés à l'extérieur d'une collectivité, et les emplois qui sont créés — non pas des centaines, mais des dizaines — ne sont pas suffisants. On parle seulement de 20 emplois environ. Le pétrole n'est pas transformé : ce qui est acheminé au terminal et qui est chargé à bord des pétroliers, c'est du pétrole brut.

Nous ne touchons pas de recettes, dans ce scénario. Au départ, il y a un va-et-vient constant à l'aéroport, puis arrive une période de spéculation immobilière où le prix de toutes les propriétés augmentent. Ensuite, les gens sont expulsés de chez eux à cause

to start developing their homes, many people get displaced, and then, if there is a final investment decision, usually there's a boom of development on hotels and things like that. By the time that's all done, you have 20 people working at a terminal, you have an over-billet of hotels and houses where nobody is living in them. The same situation happened in Fort McMurray; it happened in Kitimat, with the Rio Tinto Alcan project; and it happened in Australia when they built three LNG facilities right next to each other.

The current economic model simply doesn't support what is perceived to be these trickle-down effects of these benefits that really do not translate into the community itself. I've been in negotiating room now for the last five years with all major projects and have participated in six environmental assessments, and they do everything they can to ensure that the resources are not going to come into the community. Trust me on that.

That being said, one of the messages I want to have here today is just to be really frank with the panel. Regardless if you do or don't pass this bill, the argument is that it's not economical to refine oil products in Canada, but I can tell you that it's not economical for a project to have widespread opposition. Look at Northern Gateway. It was a 10-year process, tens of millions of dollars that Enbridge invested into that, to have nothing but widespread opposition. They even had their environmental assessment approved, and it didn't even move forward.

The next thing you're going to do is have another project potentially come here, meet opposition, go through a 10-year process of not going through, and all for what?

The reality is that we need to start refining products in Canada. We need to invest in that at a government level now, if that's the way the oil industry wants to go about it, so that you value add the industries and we create those jobs here. At the end of the day, having raw bitumen going through the coastline, nobody here can guarantee that there's not going to be an accident, and it only takes one accident. Then what? You're not going to be here to be accountable for that.

The other issue is that, on the marine side of things, once the terrestrial operations are completed, the accountability leaves those companies that have brought the pipeline here. Once it's on the marine side, there's no accountability. It's on the shippers for that and they're just going to say, "Oops, we had a spill."

Those are some of the issues, and there's just no way to guarantee that. Prince Rupert is doing well, now. We have propane facilities coming online. We have expansion of our container terminal. We have thousands of jobs that are going to be created here in the next 10 years, based on what we already

de tous ces projets immobiliers. Des gens sont déplacés, puis, si une décision définitive est prise en matière d'investissement, il y a généralement une explosion de projets immobiliers, par exemple pour des hôtels. Une fois la poussière retombée, vous avez une vingtaine de personnes qui travaillent au terminal, et un surplus d'hôtels et de maisons vides. C'est arrivé à Fort McMurray, et c'est aussi arrivé à Kitimat, avec le projet de Rio Tinto Alcan. C'est aussi arrivé en Australie quand on a construit trois installations de gaz naturel liquéfié l'une à côté de l'autre.

Le modèle économique actuel ne nous permet tout simplement pas de tirer parti de l'effet de retombée que ces projets sont censés entraîner. Ils n'avantagent pas la collectivité elle-même. Cela fait cinq ans maintenant que je négocie avec les promoteurs de tous ces grands projets, et j'ai aussi participé à six évaluations environnementales. Vous pouvez me croire quand je dis qu'ils font tout en leur pouvoir pour que les ressources ne profitent pas à la collectivité.

Cela dit, il y a un message qui doit être transmis en toute franchise au comité. Que vous adoptiez ou non ce projet de loi, on va continuer de dire que ce n'est pas viable sur le plan économique de raffiner les produits pétroliers au Canada, mais je peux vous dire que ce n'est pas économiquement viable de lancer les projets qui seront largement contestés. Prenez le projet Northern Gateway, par exemple. Enbridge a investi 10 ans et des dizaines de millions de dollars dans ce projet et n'a récolté qu'une vaste opposition. L'entreprise a eu beau recevoir l'approbation de son évaluation environnementale, le projet n'est pas allé de l'avant.

Pourquoi alors lancer un autre projet au Canada lorsque nous savons qu'il se heurtera à une opposition, que le processus durera 10 ans et qu'il échouera? Et tout ça pour quoi?

En vérité, nous devons commencer à raffiner les produits ici au Canada. Le gouvernement doit commencer à investir dans ce secteur dès maintenant, si c'est ce que l'industrie pétrolière veut, afin d'ajouter de la valeur à l'industrie et de créer des emplois ici. Au bout du compte, personne ne peut garantir qu'il n'y aura jamais d'accident lié au transport du bitume brut le long de la côte. Il ne suffit que d'un seul accident... Et qui en sera tenu responsable? Vous ne serez plus là.

L'aspect maritime des projets pose également un problème. Une fois que la construction sur terre est terminée, les entreprises qui ont mis l'oléoduc en place se déchargent de toutes responsabilités. Personne n'est responsable de ce qui se passe du côté maritime. Il y a seulement ceux qui transportent le pétrole, et tout ce qu'ils vont dire, c'est : « Oups, il y a eu un déversement. »

Ce n'est qu'un aperçu des problèmes; il y en a d'autres. Il n'y a simplement aucune façon de garantir qu'il n'y aura jamais de déversement. Prince Rupert va bien, aujourd'hui. Nous aurons bientôt des installations de propane. Nous avons un projet d'agrandissement de notre terminal à conteneurs. Des milliers

have going now. There's no reason to add another oil terminal on top of that. Thank you.

**The Chair:** Thank you, Mr. Brain.

Mr. Cullen.

**Nathan Cullen, Member of Parliament for Skeena-Bulkley Valley, as an individual:** Thank you, chair, and thank you, senators. Welcome to the north coast. I know, a number of you, this is your first time in what some of us refer to as God's country.

This is a remarkable — I hope you find remarkable — turnout. I think there are more people here than there are in the galleries for the Senate or the House for most of our committee meetings. Is that a fair assessment? We don't even have Jody Wilson-Raybould here today, and we still have this much interest from the public.

The reason for that, I believe, is that the issue that you are studying, Bill C-48, is more than about shipping law. It's more than about transportation rules on the north coast. It's about us, and this region that we have the great privilege and benefit of living in.

There are a few important points I want to make. Perhaps to some Senators, this is a new conversation. You are learning about the north coast, you are learning about the ancient cultures that have lived here since time immemorial; you're learning about the value that we place on things like salmon and the oceans. For many people here, this is a conversation more than 40 years of debating, tankers and drilling for oil on the north coast. This is not new to us, and to some of us it's unimaginably fatiguing that we have to go over it again, and again, and again, to remind people of what we value most.

For those Senators wondering, I am in support of Bill C-48. I ought to be; I wrote a bunch of it. I introduced this bill in 2014, and in the 2015 campaign our party, the Greens, the Bloc, and the Liberals all campaigned in support of a north coast tanker ban.

The democratic will of Canadians was expressed in the last election. My private member's bill was picked up as a government bill and morphed into what we now have as Bill C-48.

d'emplois seront créés dans notre collectivité d'ici les 10 prochaines années, grâce à ce que nous faisons déjà. Il n'y a aucune raison d'ajouter à cela un terminal pétrolier. Merci.

**Le président :** Merci, monsieur Brain.

Monsieur Cullen, allez-y.

**Nathan Cullen, député fédéral de Skeena—Bulkley Valley, à titre personnel :** Merci, monsieur le président, et merci à vous, mesdames et messieurs les sénateurs. Bienvenue sur la côte Nord. Je sais que c'est pour un certain nombre d'entre vous une première visite dans notre beau coin de pays.

La séance de votre comité a attiré une vraie foule. J'espère que vous trouvez cela remarquable. Je crois qu'il y a plus de gens ici qu'il y en a dans la tribune du Sénat ou de la Chambre à la plupart des réunions des comités. Dis-je vrai? Mme Wilson-Raybould n'est même pas ici, et pourtant, le public semble très intéressé.

Je crois que la raison en est que le projet de loi que vous étudiez, le projet de loi C-48, touche bien plus que le simple droit maritime commercial. Il touche bien plus que les règles encadrant le transport de marchandises sur la côte Nord. Il touche la région au grand complet et tous ceux qui ont le grand privilège et l'avantage d'y vivre.

Il y a quelques points importants que j'aimerais soulever. Tout cela sera peut-être nouveau pour certains d'entre vous, mesdames et messieurs les sénateurs. Vous apprenez à connaître la côte Nord ainsi que les cultures anciennes qui y existent depuis des temps immémoriaux. Vous apprenez la valeur du saumon et des océans, entre autres choses. Pour bon nombre de personnes ici présentes, c'est une conversation qui dure depuis plus de 40 ans, 40 ans à débattre de la circulation des pétroliers et de l'exploitation pétrolière sur la côte Nord. Pour nous, il n'y a rien de nouveau, et nous sommes extrêmement épuisés d'avoir à nous battre, encore et encore, pour rappeler aux gens ce qui a le plus de valeur pour nous.

Pour que ce soit clair, je veux dire aux sénateurs et aux sénatrices que je suis en faveur du projet de loi C-48. Je ne vois pas comment il pourrait en être autrement, puisque j'en ai écrit une bonne partie. J'ai présenté ce projet de loi en 2014, et en 2015, pendant la campagne électorale, notre parti, le Parti vert, le Bloc québécois et les libéraux ont tous soutenu l'interdiction des pétroliers sur la côte Nord.

Les Canadiens ont exprimé démocratiquement leur volonté pendant les dernières élections, et mon projet de loi d'initiative parlementaire a été présenté à titre de projet de loi d'initiative gouvernementale pour devenir le projet de loi C-48 présentement à l'étude.

In its passage of this year, the bill received 67.2 per cent of the votes in the House of Commons, representing the express will of more than 11 million Canadians. I know and like quite a few of the Senators around this table. As a New Democrat, I may have some concerns about the body itself, and I very much encourage you to look for the bill and through the bill for any errors-in-law, but the democratic will of Canadians has been expressed.

In front of you, you have the representation of the Province of British Columbia, the mayor of this community, the MLA of this community, and myself as the member of parliament five times elected. In each of those elections, I was crystal clear with where I stood on this issue. And I don't think I got elected in on my great hair and good looks; it must have been about some of the issues that I happen to represent.

Another important aspect of what we're dealing with is the question of risk. How much risk can we tolerate? What is the risk that we're contemplating? One cautionary note I would put to the Senators is that some of the risk analysis that you are relying upon was conducted by Enbridge. Allow me to offer that might be a biased risk assessment. This coming from the same company that drew maps for Canadians when promoting their pipeline that eliminated tens of thousands of square kilometres of islands out of the Douglas Channel, promoting to us that it was an easy sailing out of Kitimat to the Asia-Pacific region, when in fact that's not the case.

Zero tolerance for a major oil spill is the risk we are willing to accept. Zero, because the impacts of a major oil spill, either in the pipeline or on the tanker route, would bring devastating economic, social, and cultural impacts on this community. We are friends and neighbours to the people in the north who experienced Valdez, which in industry terms was considered a medium spill, and there are still beaches today in which you can scrape through the gravel, and when the water fills back in, it fills back in with oil from the *Exxon Valdez* spill.

We can always say we rely on better technology that we're getting better at this, and yet we are human, and to err is human. Else the Gulf of Mexico wouldn't have happened; the spill in Kalamazoo wouldn't have happened. Because those were all good people trying to do their best job.

As you were welcomed today, I think, on the boat ride out, you saw just a little bit of our weather. This is a calm and beautiful sunny day on the north coast. We have days here that are staggering in their velocity and their energy.

Cette année, les députés de la Chambre des communes ont voté à 67,2 p. 100 en faveur du projet de loi. Ils représentent la volonté claire de plus de 11 millions de Canadiens et de Canadiennes. Je connais et j'apprécie plusieurs des sénateurs assis ici autour de la table. En tant que néo-démocrate, je tiens à dire que j'ai quelques préoccupations à propos du libellé du projet de loi — et je vous encourage à le passer au peigne fin à la recherche d'une quelconque erreur de droit —, mais la volonté démocratique des Canadiens s'est exprimée.

Les représentants de la Colombie-Britannique sont ici devant vous : le maire de la collectivité, la députée provinciale qui représente la collectivité et moi-même, député fédéral élu à cinq reprises. À chaque élection, j'ai indiqué très clairement ma position sur le sujet. Je doute qu'on m'ait élu pour ma superbe chevelure ou ma belle apparence; alors il faut que ce soit pour mes positions sur certains sujets.

Un autre aspect important que nous devons étudier est le risque. Quel niveau de risque sommes-nous prêts à tolérer? Quels sont les risques possibles? Je tiens à avertir les sénateurs et les sénatrices que certaines évaluations de risque sur lesquelles vous vous appuyez ont été menées par Enbridge. Permettez-moi d'insinuer que ces évaluations du risque ne sont peut-être pas objectives. Cette entreprise a déjà tracé des cartes, à l'intention des Canadiens, quand elle faisait la promotion de son pipeline, en faisant disparaître des dizaines de milliers de kilomètres carrés d'îles dans le chenal Douglas pour nous faire croire qu'il s'agissait d'un accès maritime facile à la région de l'Asie-Pacifique depuis Kitimat, alors que c'est faux.

Nous ne tolérerons aucun risque de déversement pétrolier majeur. C'est la tolérance zéro, parce que les conséquences d'un déversement majeur de pétrole — que ce soit à cause d'un pipeline ou d'un pétrolier — seraient désastreuses pour notre collectivité sur les plans économique, social et culturel. Nous avons des amis et des voisins dans le Nord qui ont subi le déversement de pétrole du *Exxon Valdez*. Selon l'industrie, il s'agissait d'un déversement moyen, et pourtant, il y a encore des plages aujourd'hui où il suffit de creuser un peu le gravier pour faire remonter le pétrole qui s'est déversé de ce pétrolier.

On peut toujours affirmer que la technologie progresse et que nos techniques s'améliorent, mais nous demeurons humains, et l'erreur est humaine. S'il en était autrement, il n'y aurait jamais eu d'accident dans le golfe du Mexique, et il n'y aurait pas eu de déversement à Kalamazoo. Tous les responsables étaient de bonnes personnes qui faisaient leur travail du mieux qu'ils pouvaient.

Lorsque vous avez été accueilli ici, sur le bateau, vous n'avez vu qu'une seule facette des conditions météorologiques d'ici. Aujourd'hui, la côte Nord est calme et ensoleillée. Mais il y a aussi des jours où les vents sont proprement renversants. Il n'y a

That's the second-windiest and waviest strait in the world, out there, with a very, very low sea floor.

I am curious, as I listened to some of the testimony earlier, about the opportunity, in particular for Indigenous people, and approximately 40 per cent of the riding I represent, the northwest, is made up of many of the communities and nations Jen talked about.

I think the wind is supporting my argument right now. I didn't know I had that kind of influence in the world. Weather is a federal responsibility, I'm told, but I had no idea.

I want to wrap up, and be respectful of your time. We welcome, always, interest in the socioeconomic status of Indigenous Canadians, which has, for far too long, been far below that of other Canadians. It's always curious to me that interest often comes along attached to a pipeline.

Speaking for Indigenous Peoples is a risky thing to do, but if the Senate were engaged and wanted to talk about recovering our salmon stocks fully, allowing for more clean energy opportunities on the coast that don't risk our very way of life, the crowd here would be twice the size.

We have an opportunity before us to put aside the divisive and often combative debate that has surrounded pipelines and oil tankers on the north coast for more than 40 years, to bring some certainty to what our future will look like, and allow people to get on with the work. Because we do not have the right to leave this place worse off than we found it. We are simply passing it along to future generations, and that responsibility is to do better than we have in the past.

Thank you very much for your time.

**The Chair:** Thanks, Mr. Cullen.

Senator Dasko.

**Senator Dasko:** I have a question to the minister, and this is a topic that has rarely come up in these meetings, but I'd like to ask you about it.

Some federal officials came to speak to us a while ago, and I asked them what the position of the British Columbia government was on this bill. They looked at each other, sort of scratched their heads, and told me they had no idea what the B.C. government was thinking about this bill.

qu'un seul autre endroit dans le monde où les vagues et les vents sont plus forts qu'ici, et notre plancher océanique est très, très loin sous la surface.

Quelque chose a piqué ma curiosité pendant que j'écoutais les témoignages un peu plus tôt. C'était à propos des occasions à saisir, en particulier celles offertes aux Autochtones. Les collectivités et les nations dont Mme Rice a parlé plus tôt représentent environ 40 p. 100 de ma circonscription, la région du Nord-Ouest.

J'ai l'impression que le vent est en train de soutenir mon argument. Je ne savais pas que j'avais autant de pouvoir. À ce qu'il paraît, le gouvernement fédéral a la responsabilité des conditions météorologiques, mais j'avoue que je suis surpris.

Je vais conclure, parce que je ne veux pas prendre trop de votre temps. Comme toujours, nous sommes heureux de voir qu'on accorde de l'importance au statut socioéconomique des Autochtones du Canada, qui a été trop inférieur et pendant bien trop longtemps à celui des autres Canadiens. Malgré tout, je me demande toujours pourquoi cet intérêt est toujours assorti d'un oléoduc.

C'est risqué de parler au nom des peuples autochtones, mais, si le Sénat se mobilisait et décidait de discuter du rétablissement complet de nos stocks de saumon et de l'accroissement du nombre de projets d'énergie propre — qui ne menacent pas nos vies —, il y aurait deux fois plus de personnes dans la salle.

Nous avons l'occasion ici de mettre fin aux débats houleux et déchirants, sur les pipelines et les pétroliers de la côte Nord, qui durent depuis plus de 40 ans et de donner des certitudes quant à l'avenir afin que les gens puissent faire ce qu'ils ont à faire. Nous n'avons pas le droit de léguer aux générations futures un environnement en plus mauvais état que celui dont nous avons hérité. Nous avons la responsabilité d'agir mieux que dans le passé.

Merci beaucoup de votre temps.

**Le président :** Merci, monsieur Cullen.

Sénatrice Dasko, vous avez la parole.

**La sénatrice Dasko :** J'ai une question à vous poser, monsieur le ministre. Le sujet a rarement été évoqué pendant ces réunions, mais je tiens tout de même à vous interroger là-dessus.

Il y a quelque temps, des fonctionnaires du gouvernement fédéral sont venus témoigner, et je leur ai demandé quelle était la position du gouvernement de la Colombie-Britannique sur le projet de loi. Ils se sont consultés du regard, ils ont vaguement eu l'air de réfléchir, puis ils m'ont dit qu'ils ne savaient pas du tout ce que le gouvernement de la Colombie-Britannique pensait de ce projet de loi.

So that leads me to ask you the question as to what kinds of discussions have you had about the federal government? Do you have a role in this as a provincial government? What might it be?

I know there is a vast body of literature on something called “Law of the Sea,” and I don’t exactly want us to get into that. I’m sure it’s fascinating, but can you just sort of enlighten us on some of those questions? Thank you.

**Mr. Heyman:** I’ll do my best to answer the question. It was a relatively recent decision to come to Prince Rupert, or to come to the northwest in general, and make a presentation to the Senate Committee, but we thought it was important. There should be no surprise in our position. It was a position of my party in opposition. It’s been a consistent position of our government over the last two years with respect to our deep concern about the impact not just to our environment, but our economy, of a heavy oil spill, whether it’s on the south coast or whether it’s on the north coast.

We have had a lot of discussions with the federal government generally about the threat of spills. They would mostly happen at the senior bureaucrat level. Whether there was any direct discussion with the federal government with respect to Bill C-48, I suspect there was general discussion, but I can’t attest to it, personally.

We have had a lot of discussion with the federal government, as I’m sure you all know, about spills generally, federal-provincial jurisdiction. In a number of cases, the Oceans Protection Plan, how we believe it can be improved, where we think the gaps are, things that need to be brought to the table, not just for heavy oil but for any risk of an oil spill.

I talked about the devastating impact of the *Nathan E. Stewart* spill of a relatively small amount of diesel on that community, and that was compounded by the difficulties of very unpredictable and heavy seas, heavy weather that shut down the recovery and response capacity a couple of times, which exacerbated the impacts.

We have a respectful and ongoing discussion with the federal government on these matters. We don’t always agree, but our approach has been to collaborate as much as possible where we disagree. As all of you, I’m sure know, we are working that out through a legal process, as well as through presentations.

J’aimerais donc savoir quel genre de discussions vous avez eues avec le gouvernement fédéral. Votre gouvernement provincial intervient-il d’une façon ou d’une autre dans ce contexte, et, si oui, de quelle façon?

Je sais qu’il y a énormément d’ouvrages portant sur ce qu’on appelle « le droit de la mer », et je ne veux pas vraiment attaquer le sujet. Je suis certaine que c’est fascinant, mais j’aimerais que vous vous contentiez de répondre à mes questions. Merci.

**M. Heyman :** Je vais faire de mon mieux pour répondre à votre question. La décision de venir à Prince Rupert, ou plutôt dans le Nord-Ouest en général afin de témoigner devant votre comité a été prise plutôt récemment, mais nous avons jugé que c’était important de le faire. Notre position ne devrait surprendre personne. C’était la position de mon parti quand nous étions dans l’opposition, et depuis deux ans que nous sommes au pouvoir, c’est la position du gouvernement, elle n’a pas changé. Nous sommes très préoccupés des impacts que pourrait avoir un déversement de pétrole lourd non seulement sur l’environnement, mais aussi sur l’économie, peu importe qu’il se produise sur la côte Sud ou sur la côte Nord.

Nous avons eu énormément de discussions générales avec le gouvernement fédéral, surtout avec les hauts fonctionnaires, à propos de la menace que représentent les déversements. Je ne saurais dire s’il y a eu des discussions avec le gouvernement fédéral à propos du projet de loi C-48 lui-même, mais j’imagine qu’il y a eu des discussions générales. Personnellement, je ne peux pas en dire plus.

Nous avons eu énormément de discussions avec le gouvernement fédéral — je suis sûr que vous êtes tous au courant — à propos des déversements, de façon générale, et des compétences fédérale et provinciale. Il a beaucoup été question du Plan de protection des océans, des améliorations qui, selon nous, pourraient y être apportées, ainsi que de ses lacunes, c’est-à-dire les éléments qui doivent être étudiés, pas seulement pour les déversements de pétrole brut, mais pour tous les risques de déversements.

J’ai déjà parlé des conséquences désastreuses que le déversement de pétrole causé par le *Nathan E. Stewart* — un déversement de diesel relativement mineur — a eues sur la collectivité. La situation a été compliquée par une mer agitée et imprévisible et des conditions météorologiques difficiles qui ont forcé à deux reprises l’interruption des efforts d’intervention et de remise en état. Tout cela a eu pour effet d’exacerber les conséquences.

Nous tenons de manière continue des discussions respectueuses avec le gouvernement fédéral sur ces sujets. Même si nous ne voyons pas toujours les choses de la même façon, notre approche est de collaborer autant que possible lorsqu’il y a un désaccord. Je suis certain que vous le savez déjà tous, mais nous comptons sur un processus judiciaire pour régler les différends. Nous présentons également des exposés à cette fin.

I hope that answers your question.

**The Chair:** Senator Smith.

**Senator Smith:** I have a question for the mayor. With some of the presentations that we've received from Indigenous groups in Ottawa, it's not just the jobs that is of interest to these groups; it's the tied revenue sharing and potential ownership of the pipeline, which is not just when it's built but with throughput being compounded and categorized as revenue for X number of years.

You didn't seem to talk about that in your discussion. You said 20 jobs, and basically you're building a pipeline, but the feedback that we've received from people who are looking at the potential economic involvement is much greater than that, to the tune of up to 30, 40, 50 per cent of the value of the pipeline in today's dollars and moving forward.

I'm wondering if you could give us some feedback on the type of analysis that you actually did on these particular discussions.

**Mr. Brain:** I'm no stranger to that, because we deal with revenue sharing models all the time. The city actually owns 3,000 acres of port property, and we're actually in the port business. Watson Island, which is where our mill used to be, when I came into being mayor, we tore that mill down, got the chemicals off that site from our old pulp mill. Thanks to Mr. Heyman's office, actually, for helping us with that. We do throughput models all the time, and that's where the revenue is had.

Right now, I have a small-scale propane facility on Watson Island that we are doing leases with, with Pembina. It's only taking up 30 acres of land, but, significantly, is bringing in millions of dollars for this community.

I'm certainly no stranger to the fact that we need a balance in economic development. Through my negotiations with LNG, that the type of revenue that you're looking at when it comes to revenue sharing models on a yearly basis is probably between \$8 and \$12 million a year for, say, First Nations partnerships and things like that.

It really comes down to weighing the risk versus the reward. We can have a short-term reward versus a long-term risk. If that pipeline — which is at the moment imaginary, not anything — were to go through in Port Simpson, for example, and they were to have revenue sharing, and let's just say Lax Kw'alaams gets \$20 million a year from the pipeline to help develop their membership. There's no doubt about it, there is a benefit to that.

J'espère que cela répond à votre question.

**Le président :** Allez-y, sénateur Smith.

**Le sénateur Smith :** J'ai une question pour vous, monsieur le maire. D'après les observations que nous ont fait parvenir des groupes autochtones d'Ottawa, il semble que les emplois ne sont pas le seul intérêt. Ces groupes veulent partager les redevances et peut-être même être propriétaires du pipeline. Ils veulent participer non seulement au moment de la construction, mais aussi pendant la période d'exploitation, et que les redevances sur la valeur composée constituent pour eux un revenu pendant un nombre X d'années.

Vous ne semblez pas avoir abordé ce sujet dans vos discussions. Vous dites qu'il va y avoir 20 emplois une fois que le pipeline sera construit, mais, d'après la rétroaction que nous obtenons des gens qui s'intéressent aux activités économiques que cela pourrait générer, il semble que les retombées pourraient être beaucoup plus grandes et pourraient même atteindre 30, 40 ou 50 p. 100 de la valeur du pipeline en dollars d'aujourd'hui et dans l'avenir.

J'aimerais savoir quel genre d'analyse vous avez menée, à la lumière de vos discussions.

**M. Brain :** Je connais bien le sujet, parce que la question des modèles de partage des redevances revient constamment sur le tapis. Concrètement, la Ville possède 3 000 acres de propriété portuaire. Nous exploitons le port. Quand j'ai été élu maire, nous avons détruit la vieille usine de pâte à papier qui se trouvait sur l'île Watson et avons débarrassé le terrain des produits chimiques qui s'y étaient répandus. En fait, je dois remercier le bureau de M. Heyman de nous avoir aidés dans cette entreprise. Donc, nous nous intéressons de près aux modèles d'exploitation, étant donné que cela est lié aux redevances que l'on peut tirer.

Présentement, nous avons une petite usine de propane sur l'île Watson. Nous louons le terrain à Pembina. Ce n'est que 30 acres, mais, il faut le souligner, cela génère des millions de dollars pour la collectivité.

Je sais parfaitement bien que nous devons atteindre un équilibre en matière de développement économique. D'après les négociations que j'ai eues avec les représentants de l'industrie du gaz naturel liquéfié, je peux dire que les redevances auxquelles on peut s'attendre selon les modèles de partage, seront annuellement de 8 à 12 millions de dollars, dans le cadre d'un partenariat avec les Premières Nations, par exemple.

Au bout du compte, il faut trouver un juste équilibre entre le risque et les résultats. Vous pouvez obtenir des résultats à court terme, mais courir un risque à long terme. Disons qu'un pipeline — imaginaire, pour l'instant — passe par Port Simpson, par exemple, et qu'il y a une entente de partage des redevances; disons aussi que la nation Lax Kw'alaams obtiendrait 20 millions de dollars par année, grâce au pipeline, afin d'aider ses membres.



I can tell you right now, Prince Rupert is going to be the service centre for that, but will get no resources, no support from the feds or the province, with all due respect, because that's what we went through with Pacific Northwest LNG.

Pacific Northwest LNG, which was a \$36-billion project just outside Prince Rupert's boundary, refused to give us an agreement at the city level. They said, "We're not in your boundary; why should we owe you anything?" I spent four years negotiating as hard as I could to try to get any sort of benefit, which was, actually, going to pay me less than what I'm doing on Watson Island right now.

Maybe one band, or two, are economically prosperous from one pipeline, but the region as a whole isn't going to benefit from that, unless there is some sort of revenue sharing all down the entire line.

What it really comes down to is that, there are other opportunities for that type of arrangement happening in Prince Rupert already whether it's propane, butane, and potentially methanol. Other LNG opportunities. Other products are safer. They're not the best, but they are safer, and those opportunities are coming and going already. The ban doesn't impact that.

My message is whether or not it's worth the risk to have that 30-year agreement with a couple of bands for something that could impact this area for the rest of our lifetime, because one issue like the *Exxon Valdez* and this area is done. I can't run a town when there's oil on the ground.

**The Chair:** Senator Gagné.

**Senator Gagné:** When arriving at decisions that may shape the future of many people and provinces, whether it's the approval of a pipeline or this moratorium on tankers, what role should the federal government, the provinces, and also all of the Indigenous groups and communities play in the consultation and decision-making process for all resource projects?

**Mr. Cullen:** The federal government, since the time of colonization through to today, has had a terrible and intentionally bad record on consultation with Indigenous peoples. One thing that is particularly stunning about this debate is how much this question has divided, and purposely divided, sometimes, the federal government from Indigenous communities, particularly. Non-Indigenous people might not know how destructive these divisive debates have sometimes become.

Mais je peux vous dire dès maintenant que Prince Rupert agira comme un centre de service, mais n'obtiendra ni ressource ni soutien du gouvernement fédéral ou des provinces, parce que — avec tout le respect que je vous dois —, c'est ce qui s'est passé pour nous avec le projet Pacific Northwest LNG.

Pacific Northwest LNG était un projet de 36 milliards de dollars qui était censé avoir lieu juste à l'extérieur des limites de la ville de Prince Rupert. Les responsables ont refusé de conclure une entente avec la Ville. Ils nous ont dit : « Nous ne sommes pas dans votre ville, alors nous ne vous devons rien. » J'ai passé quatre ans à négocier laborieusement avec les promoteurs du projet afin de leur arracher un avantage quelconque et, en fait, cela représentait moins que ce qu'on me donne pour l'île Watson présentement.

Peut-être qu'une bande ou deux sont devenues prospères grâce à un pipeline, mais la région, dans son ensemble, n'en tirera aucun avantage, à moins qu'il y ait une entente de partage des redevances qui prévoit une répartition globale.

Au bout du compte, Prince Rupert pourrait conclure d'autres ententes de ce type avec le secteur du propane, du butane et peut-être même celui du méthanol. Il y a aussi d'autres possibilités du côté du gaz naturel liquéfié. Certains produits sont plus sécuritaires que d'autres. Ils ne sont pas parfaits, mais ils sont plus sécuritaires, et ces occasions existent déjà. L'interdiction n'aura pas de conséquence là-dessus.

Ce que je veux dire, c'est qu'il faut bien évaluer le risque. On conclut une entente de 30 ans avec deux ou trois bandes, mais les conséquences sur la région pourraient durer le reste de nos jours. Il suffit d'un accident comme celui de l'*Exxon Valdez*, et nous perdons toute une région. Je n'aurais plus de ville à diriger, s'il y a un déversement de pétrole.

**Le président :** C'est à vous, sénatrice Gagné.

**La sénatrice Gagné :** Lorsqu'il faut prendre des décisions qui vont peut-être avoir des conséquences pour l'avenir des provinces et de nombreuses personnes — par exemple, la décision d'approuver un pipeline ou d'imposer un moratoire sur les pétroliers —, quel rôle le gouvernement fédéral, les provinces ainsi que tous les groupes et toutes les collectivités autochtones devraient-ils jouer dans le processus de consultation et de décision? Je parle pour l'ensemble des projets d'exploitation des ressources.

**M. Cullen :** Depuis le début de la colonisation jusqu'à aujourd'hui, le gouvernement fédéral s'est toujours délibérément traîné les pieds quand il lui fallait consulter les peuples autochtones. Dans tout ce débat, il y a une chose que je trouve particulièrement étonnante, et c'est que cette question oppose — parfois intentionnellement — le gouvernement fédéral aux collectivités autochtones tout spécialement. Les non-Autochtones ne se rendent pas compte à quel point ces débats qui sèment déjà la discorde deviennent parfois destructeurs.

The federal government has assured us, as Minister Heyman referred, that the consultations have been sufficient to survive a court challenge, which is, I suppose, the bare minimum, but ironically better than they've done on almost any other resource issue.

Allow me, also, on the revenue sharing, because I think this is important. This is often offered up. What if Indigenous people in particular have a stake and a share in, which is being contemplated right now on the proposed Trans Mountain pipeline. That is in almost all cases financed by Ottawa, which is remarkable to me that they are so keen, this climate-fighting government, to finance Indigenous people when they are open to buying a stake into an oil project.

We would certainly welcome that openness to financing Indigenous economic endeavours that were maybe not carbon-based in the northwest.

The hope of having a 10 per cent, 20 per cent stake, almost all of those are hinged and considered upon a loan or a forgiven loan agreement with the federal government. That is what is being contemplated with the \$4.5 billion Trans Mountain, and that is what is being contemplated with many of the schemes you've heard of.

If we're looking to support Indigenous communities and the role of the federal government that you talked about — and we are willing to put some tens of billions of dollars on the table from Ottawa — always running it through the lens of an oil pipeline, and only an oil pipeline, seems an impoverished way of looking at things.

**The Chair:** Senator MacDonald.

**Senator MacDonald:** Thank all of you for being here. I think I'll put my first question to Mr. Cullen, since we know each other. Nathan, it's good to see you here.

You talked about risk, and managing risk. I'm not relying on Enbridge; I've never relied on Enbridge for my data, but I do rely here on the data put together by the scientists of the Canadian government, the Departments of Fisheries and Environment. They make it very clear, of these 27 ports on the West Coast, when it comes to managing risks in four different indices, all of them show that Port Simpson and Wrigley Island are one and two in terms of managing risks when it comes to the export of petroleum; 27th is where the present pipeline exists, in the south part of British Columbia.

Comme le ministre Heyman l'a mentionné, le gouvernement fédéral nous a assuré que les consultations qui ont été menées sont suffisantes pour survivre à une contestation judiciaire, ce qui est le strict minimum, j'imagine. Ironiquement, c'est mieux que ce que le gouvernement fédéral a fait jusqu'ici dans les dossiers d'exploitation des ressources.

J'aimerais aussi dire quelque chose à propos du partage des redevances, parce que je crois que c'est important. C'est une entente qu'on offre souvent aux peuples autochtones qui ont un intérêt dans un projet et qui y participent. C'est ce qu'on envisage de faire présentement pour le projet d'agrandissement du réseau Trans Mountain. Dans presque tous les cas, l'argent vient d'Ottawa, et ce que je trouve étonnant, c'est que ce gouvernement, qui se dit voué à la lutte contre les changements climatiques, soit si vite prêt à financer les peuples autochtones intéressés à participer à un projet pétrolier.

Nous adorerions voir la même ouverture quand il est question de financer des initiatives économiques autochtones, dans le Nord-Ouest, qui ne sont pas axées sur le carbone.

Donc, on espère obtenir une participation de 10 ou de 20 p. 100, mais pour cela, les collectivités autochtones doivent presque tout le temps obtenir du gouvernement fédéral un accord de prêt ou un prêt-subvention. C'est d'ailleurs ce qu'on envisage pour le projet d'agrandissement du réseau Trans Mountain, d'une valeur de 4,5 milliards de dollars. C'est ce qu'on envisage de faire dans bon nombre d'initiatives, dont vous avez entendu parler.

Nous voulons aider les collectivités autochtones. Comme vous l'avez dit, le gouvernement fédéral est prêt à mettre des dizaines de milliards de dollars sur la table, mais, s'il se contente de prendre en considération uniquement les projets d'oléoduc, il passe à côté de beaucoup d'autres possibilités.

**Le président :** Sénateur MacDonald, vous avez la parole.

**Le sénateur MacDonald :** Merci à vous tous d'être ici. Je poserais ma première question à M. Cullen, puisque nous nous connaissons. Je suis heureux de vous recevoir.

Vous avez parlé de risque et de gestion du risque. Nous ne nous appuyons pas sur les évaluations d'Enbridge. Je n'ai jamais utilisé les données fournies par Enbridge. À dire vrai, j'utilise ici les données préparées par les scientifiques du ministère des Pêches et du ministère de l'Environnement du gouvernement du Canada. Selon les données réunies pour les 27 ports de la côte Ouest relativement aux quatre indicateurs de la gestion des risques, il est très clair que Port Simpson et Wrigley Island se classent au premier et au deuxième rang pour ce qui est des exportations de pétrole. Le 27<sup>e</sup> port se trouve dans le sud de la Colombie-Britannique, où le pipeline se trouve actuellement.

If these are the numbers about managing risk, why would any British Columbian, why wouldn't any Canadian, be comfortable with risk being managed out of the port that is best equipped to manage risk?

**Mr. Cullen:** We don't ship petroleum products out of Port Simpson right now, so I imagine they come high in terms of their risk management because they don't ship anything.

This strange argument comes up, and I heard it from one of your panellists earlier, that, in order to make things safer, we have to induce more risk. I want to touch on this, that, by increasing oil tankers, we make, somehow, our lives safer here.

This argument has been made in many cases. It was made to your earlier and it needs refuting. It's ridiculous to suggest that the only way we can have coastal protection is if we also welcome in oil tankers. We should have coastal protection, period, regardless of the government holding this over us.

In terms of your management of risk, the Port of Prince Rupert does a phenomenal job. We do not run oil tankers off the north coast right now. The notion that we would bring those in, against the democratic will of Canadians, against the will that has been expressed time and time again by the vast majority of Indigenous Peoples on this coast, to suggest that we can tolerate that risk from afar, that Ottawa is willing to tolerate that risk, Toronto, New York, Beijing, they're fine tolerating that risk because of the numbers you talked about.

The risk tolerance for people who live here, as the MLA Jennifer Rice said, is near to zero because, if something goes wrong, it isn't going to be you. It isn't going to be those oil companies who are going to suffer the most. It is going to be those communities who say, when the tide is out, the table is set. Because that risk can't be tolerated. It is the very way of life and the foundation of a culture millennia old.

**Senator MacDonald:** But the only way to get rid of risk, then, is to take all the ships out of the water.

**Mr. Cullen:** Not at all.

**Senator MacDonald:** Of course it is, because the chance of an accident with a single-hulled ship like the *Exxon Valdez*, which, of course, was a combination of a drunken captain, bad navigation, and a single-hulled ship, right, it was a combination of many things, but we manage 283 million tonnes on the East Coast. You can't go to the refineries in Quebec or in New Brunswick without going through Nova Scotia's water.

Nous avons des données sur la gestion du risque; alors pourquoi les Britanno-Colombiens et les autres Canadiens ne seraient-ils pas plus à l'aise avec le fait que les risques sont gérés par les ports qui sont le mieux équipés pour cette tâche?

**M. Cullen :** Aucun produit pétrolier n'est expédié de Port Simpson, présentement. J'imagine que cela explique son bon résultat en matière de gestion des risques; il n'expédie rien.

J'ai entendu un de vos témoins, plus tôt, avancer un argument étrange, soit que, pour rendre les choses plus sécuritaires, il est nécessaire d'introduire davantage de risque. J'aimerais dire quelque chose là-dessus : d'où vient l'idée qu'en augmentant le nombre de pétroliers nous rendons, d'une façon ou d'une autre, nos vies plus sécuritaires?

Cet argument a été soulevé bon nombre de fois. Quelqu'un l'a soulevé plus tôt, et je veux le réfuter. Il est ridicule de croire que la seule façon de protéger nos côtes est d'accueillir des pétroliers. Nous devrions protéger nos côtes, point final, peu importe ce que le gouvernement nous demande en retour.

Pour revenir sur votre gestion du risque, le port de Prince Rupert fait un travail phénoménal de ce côté-là. Aucun pétrolier ne circule le long de la côte Nord présentement. L'idée de les autoriser à circuler, contre la volonté démocratique des Canadiens et contre la volonté exprimée maintes et maintes fois par la grande majorité des peuples autochtones de la côte, a été avancée par Ottawa, parce que le gouvernement est prêt à tolérer le risque tant qu'il en est éloigné. C'est la même chose pour Toronto, New York et Beijing. Ils sont prêts à tolérer le risque, parce qu'ils s'appuient sur les données dont vous avez parlé.

Comme l'a dit la députée Jennifer Rice, la tolérance aux risques des gens qui vivent ici est pratiquement nulle et, si quelque chose tourne mal, ce n'est pas vous qui allez en souffrir. Ce ne seront pas les sociétés pétrolières qui en souffriront le plus. Ce seront ces collectivités, celles qui disent que, lorsque la marée est basse, la table est mise. Parce que ces risques ne peuvent être tolérés. C'est le mode de vie et le fondement même d'une culture millénaire.

**Le sénateur MacDonald :** Alors l'unique manière d'éliminer les risques, c'est de retirer tous les bateaux de l'eau.

**M. Cullen :** Pas du tout.

**Le sénateur MacDonald :** Bien sûr que c'est la seule manière, compte tenu des probabilités qu'un accident impliquant un bateau à coque simple comme l'*Exxon Valdez* se produise. Bien entendu, l'accident était le résultat d'une combinaison de nombreux facteurs, y compris l'état d'ébriété du capitaine, une mauvaise navigation et la coque simple du bateau; il faut quand même savoir que nous gérons 283 millions de tonnes, sur la côte Est. Il est impossible d'accéder aux raffineries du Québec ou du Nouveau-Brunswick sans passer par les eaux de la Nouvelle-Écosse.

**Mr. Cullen:** Well —

**Senator MacDonald:** Let me finish. We don't get one cent out of it, but as Nova Scotians and as Canadians, we're willing to manage that risk because we're on the coast.

I'm just asking you as a Nova Scotian, Nathan, we take all this risk for the benefit of the country. Is it too much to ask that our West Coast compatriots help us carry some of this risk?

**Mr. Cullen:** Our most recent premier argued this, that this was not British Columbia's coast, this is Canada's coast. That didn't do so well, because that argument undermines something that's very fundamental here. That, when you talk about this risk acceptance, when you talk about the ability to ship this product safely, unless we're planning to, A, outlaw alcohol everywhere always, and then outlaw stupid, as well, we can't properly guarantee the people who live here and rely on that ocean for their very way of life that they won't wake up one morning, turn on the radio and hear that in that storm last night, there was an accident.

And then we'll say it was a combination of factors. The captain was a bit angry. The crew wasn't as trained as they should have been, and that redundant machine didn't break, and the *Queen of the North* hit Gill Island. How could that possibly have happened?

We have all these great technologies, and yet it happens. To err is human.

And so all I hope for the Senators to appreciate is that the roulette wheel that you are spinning, if it lands on that number, and you say it's one in a hundred, it's one in a thousand that one in a hundred means that Kitkatla can no longer exist, period. Pack up shop, close it down, after thousands of years of occupation. Haida Gwaii can no longer be Haida Gwaii.

We cannot, as people who visit the place or who have not been born here, simply say, well, we can go vacation somewhere else, we can get our salmon from somewhere else, to people who can't go anywhere else. Whose culture, identity, and political heritage rests on place, this place. That's the risk we're asking them to take.

**The Chair:** Senator Cormier.

**Senator Cormier:** I want to say, first, that I'm for this bill, but I'm thinking about the Albertans right now.

**The Chair:** I'm glad somebody is.

**M. Cullen :** Eh bien...

**Le sénateur MacDonald :** Laissez-moi terminer. Nous ne retirons pas un sou de cela, mais, en tant que Néo-Écossais et Canadiens, nous sommes prêts à gérer ces risques, car nous vivons sur la côte.

Nous courons tous les risques pour le compte du pays. Monsieur Cullen, je vous le demande en tant que Néo-Écossais. Est-ce trop demander que nos compatriotes de la côte Ouest nous aident à assumer une partie de ces risques?

**M. Cullen :** Notre premier ministre a soutenu que ce n'est pas la côte de la Colombie-Britannique, c'est la côte du Canada. Cela n'a pas donné de bons résultats, car cet argument fait de l'ombre à quelque chose de très essentiel ici. Le fait est que, lorsqu'il est question d'acceptation des risques, de transport sécuritaire de ce produit par bateau — à moins de prévoir d'abord d'interdire l'alcool partout, de manière définitive, et, ensuite, d'interdire l'embauche de capitaines incompetents —, nous ne pouvons garantir que les personnes qui vivent ici et dont le mode de vie dépend de l'océan ne se réveilleront pas un matin pour entendre à la radio, que la tempête de la nuit précédente a causé un accident.

Ensuite, nous dirons que c'est une combinaison de facteurs. Le capitaine était un peu en colère. Les membres de l'équipage n'étaient pas formés autant qu'ils auraient dû l'être, le vieil engin n'est pas tombé en panne et le *Queen of the North* a percuté l'Île Gil. Comment cela a-t-il pu se produire?

Nous disposons de toutes ces grandes technologies, mais des accidents se produisent. L'erreur est humaine.

Donc, j'espère seulement que les sénateurs comprennent qu'ils jouent à la roulette; à force de courir ce risque, le village de Kitkatla va finir par disparaître, point à la ligne. Pliez bagage et fermez l'endroit, après des milliers d'années d'occupation. Haida Gwaii ne pourra plus être Haida Gwaii.

Les personnes qui ne font que visiter l'endroit ou qui ne sont pas nées ici ne peuvent simplement dire qu'elles iront en vacances ailleurs ou trouveront du saumon ailleurs à des gens qui ne peuvent aller ailleurs et dont la culture, l'identité et l'héritage politique sont liés à ce lieu. C'est le risque que nous leur demandons de courir.

**Le président :** Monsieur Cormier, c'est à votre tour.

**Le sénateur Cormier :** D'abord, je voudrais dire que je suis en faveur du projet de loi, mais aussi que je pense aux Albertains, maintenant.

**Le président :** Je suis heureux que quelqu'un le fasse.

**Senator Cormier:** No, listen to this. I'm thinking about the Albertans right now. I'm saying, okay, if you were in their shoes, of the oil companies that want to contribute to the economic development of this country, if you were the mayor of a small town where oil is so important for jobs. Considering all the arguments and all the concerns that we all have as Canadians, what would you do? What would you tell them, and how should they see their future? What would be the solution?

**Mr. Heyman:** Well, I think, first of all, it's important for me to state, as a minister in the British Columbia government, that we understand every Canadian's desire to have a healthy economy, to have a good job, to provide for their family. We have no ill-will towards Albertans, nor do we think that we're more privileged than Albertans, or that we're better than Albertans.

What we are concerned about is that we find a way for Albertans to prosper that doesn't threaten the prosperity or the irreplaceable environment of British Columbia's jobs, our coastline, or the rich cultural heritage, place, sustenance and history of Indigenous Peoples in British Columbia.

We, as the Government of British Columbia, have been struggling with how we add value to our resources so that, when we're dealing with something that is finite, we get more value and we get more jobs from it.

I heard on the earlier panel people talk about wanting to see more refining capacity in Canada, more diversification of economic opportunity for Alberta's resources. I think the majority of Albertans understand they're dependent on oil today and the future will look different. But today, they want to maximize their opportunity for economic development and jobs.

What we are saying in British Columbia is it shouldn't be a question of how are we going to roll the dice, and whose environment and whose economy are we going to risk. We should be working together with the federal government, with the Alberta government, with the British Columbia government, with other governments to find a way to move forward together that doesn't threaten the economy or the environment of either location.

And we believe that is not impossible.

**The Chair:** Senator Patterson.

**Senator Patterson:** I'd like to thank the minister for being here — you honour us here with your presence — and all the other elected people on this panel.

**Le sénateur Cormier :** Non, écoutez. Je pense à la situation actuelle des Albertains. Ce que je veux dire, c'est qu'il faut se mettre à leur place, à la place des entreprises pétrolières qui souhaitent contribuer à la croissance économique de ce pays, à la place du maire d'une petite municipalité où l'industrie pétrolière crée des emplois. Compte tenu de tous les arguments et de toutes les préoccupations des Canadiens, que feriez-vous? Que leur diriez-vous, et comment devraient-ils envisager leur avenir? Quelle serait la solution?

**M. Heyman :** Tout d'abord, je crois qu'il est important que je souligne, en tant que ministre dans le gouvernement de la Colombie-Britannique, que nous comprenons que les Canadiens souhaitent avoir une saine économie et occuper un bon emploi leur permettant de subvenir aux besoins de leurs familles. Nous n'avons rien contre les Albertains, et nous ne croyons pas être ni plus privilégiés ni meilleurs qu'eux.

Nous cherchons d'abord et avant tout une manière d'assurer la prospérité des Albertains sans menacer celle de la Colombie-Britannique ni son environnement irremplaçable, les emplois, le littoral, le riche héritage culturel, l'habitat, les moyens de subsistance et l'histoire des peuples autochtones de la province.

Nous, les membres du gouvernement de la Colombie-Britannique, nous sommes donné du mal pour trouver une manière d'ajouter de la valeur à nos ressources de façon que, puisque la ressource est limitée, nous en tirons davantage profit et créons plus d'emplois.

J'ai entendu des témoins du groupe précédent dire qu'ils souhaitaient voir augmenter la capacité de raffinage du Canada et voir se diversifier les possibilités économiques relativement aux ressources de l'Alberta. À mon avis, la majorité des Albertains savent qu'ils dépendent aujourd'hui de l'industrie pétrolière et que l'avenir sera différent. Mais, à l'heure actuelle, ils souhaitent optimiser les possibilités de croissance économique et de création d'emplois.

Ce que nous disons, en Colombie-Britannique, c'est que nous ne devons pas jouer à la roulette en nous demandant quel environnement et quelle économie nous allons mettre en jeu. Nous devrions collaborer avec le gouvernement fédéral, le gouvernement de l'Alberta, le gouvernement de la Colombie-Britannique et d'autres gouvernements pour trouver une manière de progresser ensemble, sans menacer l'économie ni l'environnement de l'une ou l'autre région.

Et nous croyons que cela n'est pas impossible.

**Le président :** Monsieur Patterson, vous avez la parole.

**Le sénateur Patterson :** J'aimerais remercier le ministre — vous nous honorez de votre présence — ainsi que tous les autres élus d'être venus témoigner.

Ms. Rice, you talked about the catastrophic problems of the *Nathan E. Stewart* tug and barge, but Bill C-48 won't do anything to prevent spills like that. But you still support the bill?

**Ms. Rice:** The *Nathan E. Stewart* occurred in Heiltsuk territory, which is near Bella Bella, and the Heiltsuk First Nation has made a proposal that was rejected by the federal government around improving oil spill response on the coast. One of the challenges with that oil spill was that we have response capabilities here in Prince Rupert, in Vancouver, and Victoria, and a little bit on Vancouver Island, but they're in the middle of the coast, and there is nothing there. There is no response. They had nothing to clean up a spill.

That proposal to protect the central coast was rejected. That's sorely needed. Me highlighting the issue of a diesel spill that was deemed small, and yet it was still persistent, is highlighting the risks that currently exist on our coast.

That's all I'm doing, is highlighting the risks that currently exist, without even thinking about tankers of heavy oil or bitumen.

**Senator Patterson:** I'm glad to hear that you believe that an oil spill response capability for the north coast is important whether Bill C-48 goes ahead or not.

Mr. Minister, is that the position? Has the B.C. government made representations of that kind? There's a glaring hole in the Ocean Protection Plan in the north coast of B.C. I know about this because I live in the Arctic, and there is no marine oil spill response capability on Canada's longest coast.

**Mr. Heyman:** Absolutely. I also raised the spill of diesel not because we're proposing that the transportation of diesel be banned, but because it was an example of how devastating a spill of any product can be. We believe a spill from a large tanker of heavy oil would be catastrophic, because we actually don't know how to manage it, and that's been shown repeatedly by the failure of Western Canada Marine Response Corporation or Kinder Morgan, or others, to identify the equipment necessary to recover submerged or sunken oil.

Back to the issue of spill preparedness planning and response, we introduced a series of regulations in British Columbia that went out for consultation. We discussed them with the federal government. We are currently preparing our response to the consultation.

Vous avez parlé des problèmes catastrophiques du remorqueur-chaland *Nathan E. Stewart*, mais aucune mesure dans le projet de loi C-48 ne vise à prévenir les déversements comme ceux-ci. Mais vous appuyez toujours le projet de loi?

**Mme Rice :** L'incident du *Nathan E. Stewart* s'est produit sur le territoire de la Première Nation Heiltsuk, près de Bella Bella. La proposition des membres de la nation, visant l'amélioration des mesures d'intervention en cas de déversements de pétrole sur la côte, a été rejetée par le gouvernement fédéral. L'un des problèmes, dans ce cas-là, était que, nous avons beau avoir des capacités d'intervention ici à Prince Rupert, à Vancouver, à Victoria et un peu sur l'Île de Vancouver, il n'y en a aucun, sur leur territoire, car il est situé en plein milieu de la côte. La nation n'avait aucun moyen de nettoyer après le déversement.

La proposition visant la protection de la côte centrale a été rejetée. Elle est pourtant absolument nécessaire. En soulignant un problème de déversement de diesel qui avait été jugé mineur, mais dont les répercussions persistent, je mets en lumière les risques qui existent actuellement sur notre côte.

Tout ce que je fais, c'est de mettre en lumière les risques actuels, sans même penser aux pétroliers de pétrole lourd ni au bitume.

**Le sénateur Patterson :** Je suis heureux de vous entendre dire que les capacités d'intervention en cas de déversement de pétrole sont importantes pour la côte Nord, que le projet de loi C-48 soit adopté ou non.

Monsieur le ministre, est-ce là la position? Le gouvernement de la Colombie-Britannique a-t-il présenté des observations de même nature? Le Plan de protection des océans, en ce qui concerne la côte Nord de la Colombie-Britannique, présente une lacune évidente. J'en sais quelque chose, car j'habite dans l'Arctique, et il n'y a aucune capacité d'intervention en cas de déversement de pétrole maritime, nulle part, sur la plus longue côte du Canada.

**M. Heyman :** Absolument. J'ai également parlé de déversement de diesel, non pas parce que nous proposons l'interdiction du transport de diesel, mais pour démontrer à quel point le déversement de tout produit peut être dévastateur. Nous croyons qu'un déversement d'un grand pétrolier de pétrole lourd serait catastrophique, car nous ne savons pas vraiment comment le gérer, et cela a été démontré à maintes reprises par l'incapacité de la Western Canada Marine Response Corporation ou de Kinder Morgan, entre autres, à déterminer quel type d'équipement est nécessaire pour récupérer le pétrole déversé.

Pour en revenir à la question des plans et des mesures d'intervention en cas de déversement, nous avons présenté un ensemble de règlements en Colombie-Britannique, qui ont fait l'objet d'une consultation. Nous en avons discuté avec le gouvernement fédéral. Nous sommes actuellement en train de préparer notre réponse à la consultation.

We have had lots of discussions with the federal government about the Ocean Protection Plan's gaps. In particular, we believe there should be: significantly more funding for both provincial, First Nations, and local communities to collaborate on geographic response plans; funding for First Nations for planning and response capacity; an increase in the towing and salvage capacity on the coast; and consideration of compensation for communities in the event of a spill, not simply for the work that they did to respond to the spill but for lost economic opportunity, lost cultural significance, as well as lost food opportunities, which I outlined earlier with respect to the Heiltsuk.

Finally, we believe there needs to be a plan for environmental restoration in the event of a spill. All of these are, of course, what you do after a spill, but we need to ensure that the plan is completely robust. As MP Cullen said, we believe British Columbians deserve this whether or not there are pipelines to the coast of B.C. The need was identified by the spill from the *Nathan E. Stewart* and the very narrow escape of the *Jake Shearer* incident, where there wasn't a spill, but there very easily could have been, in very rough waters and very rough weather.

**The Chair:** Senator Simons.

**Senator Simons:** I'd like to start by saying that, as the senator on this committee from Alberta, I think about Alberta and the people of Alberta every day. I'm thinking about them today especially, as they go to the polls.

I have felt very privileged to hear all of you speaking so passionately about your region, and it was a persuasive and telling argument.

But let us be blunt. When this tanker ban moratorium was first announced, it was tied into the greenlighting by the federal government of TMX. Your government, Mr. Heyman, has fought tooth and nail every step of the way to stop the New Democrat government of Rachel Notley from getting TMX built in a timely fashion.

If we impose this tanker ban while you simultaneously stymie at every opportunity the building of TMX, Alberta will have no way to get its oil to market. We cannot take it by dirigible over the Rocky Mountains.

Nous avons tenu bon nombre de discussions avec le gouvernement fédéral en ce qui concerne les lacunes du Plan de protection des océans. Tout particulièrement, nous croyons qu'il faudrait accorder beaucoup plus de financement à la province, aux Premières Nations et aux collectivités locales afin qu'elles collaborent à l'élaboration de plans d'intervention régionaux. Les Premières Nations ont besoin de financement pour les plans et les mesures d'intervention. Il faut envisager l'amélioration de la capacité de remorquage et de récupération sur la côte et prévoir le dédommagement des collectivités en cas de déversement, non pas simplement pour le travail qu'elles effectuent face à un déversement, mais également pour la perte de possibilités économiques, de valeur culturelle et de sources d'alimentation, comme j'ai expliqué plus tôt en ce qui concerne la Nation Heiltsuk.

Pour terminer, nous croyons à la nécessité d'élaborer un plan de restauration de l'environnement après un déversement. Bien entendu, il faudra déterminer les mesures à prendre après un déversement, mais aussi s'assurer de la solidité du plan. Comme l'a dit le député Cullen, nous croyons que la population de la Colombie-Britannique le mérite, qu'il y ait ou non des pipelines sur la côte de la province. On a défini ce besoin à la suite du déversement causé par le *Nathan E. Stewart* et du quasi-incident du *Jake Shearer*. Il n'y a eu aucun déversement dans ce dernier cas, mais cela aurait pu facilement arriver, étant donné que les eaux étaient très agitées, et les conditions météorologiques, très difficiles.

**Le président :** Madame Simons, c'est à vous.

**La sénatrice Simons :** En tant que représentante de l'Alberta au sein du comité sénatorial, j'aimerais commencer en disant que je pense à l'Alberta et à ses habitants chaque jour. Je pense à eux tout particulièrement aujourd'hui, car ils vont voter.

Je me sens très privilégiée quand je vous entends parler si passionnément de votre région, en avançant des arguments très convaincants.

Mais parlons franchement. Lorsque le moratoire relatif à l'interdiction des pétroliers a été annoncé pour la première fois, il était lié à l'autorisation par le gouvernement fédéral du projet d'agrandissement de Trans Mountain. Votre gouvernement, monsieur Heyman, s'est battu bec et ongles à chaque étape du parcours pour empêcher le gouvernement néo-démocrate de Rachel Notley de réaliser le projet d'agrandissement de Trans Mountain en temps voulu.

Si nous imposons cette interdiction des pétroliers pendant que vous contrecarrez à la moindre occasion le projet de construction du réseau de Trans Mountain, l'Alberta n'aura plus aucun moyen d'acheminer son pétrole vers le marché. Nous ne pouvons le transporter par dirigible au-dessus des montagnes Rocheuses.

I ask you to consider the fact that this tanker moratorium was part of a package of policy that included the approval of Trans Mountain. I don't know what you want me to tell the people of Alberta. I have been so moved by the impassioned arguments of the First Nations people who have testified to us. I was so persuaded by the arguments of the people who were the experts on fish. Mr. Cullen made an extremely important representation about the role of the Senate vis-à-vis its relationship to the House of Commons.

Yet, here I sit as an Alberta senator. What do I tell the people of my province if we can't sell our number one export commodity?

**Mr. Heyman:** First of all, I would say I want to correct your characterization of the B.C. government's position a little bit. We've made it clear we oppose TMX.

**Senator Simons:** You've made it very clear.

**Mr. Heyman:** Well, we've also made it clear that we understand that we don't have the right to say no to the project. We have the right, as the federal government has accepted, to make our own environmental assessment, but not to say yes or no or to place particular conditions.

When there was a disagreement between the federal government and Alberta about exactly to what extent we had the right to regulate, we agreed to voluntarily withdraw that consultation and put that measure to the courts for decision. All the parties were heard; the decision is outstanding.

We believe that we have behaved responsibly for standing up for British Columbians' interests. We support greater refining of products in Canada in order to meet the needs of Canadians, and I would also say that — and I'm not going to ask you to determine whether I'm correct or incorrect in this — there are two parties running essentially as the leaders for election in Alberta. One of them has said they want to tear up the other parts of the deal that accompanied the approval of TMX by the federal government.

So the argument can be made both ways.

**Senator Simons:** You've done an excellent job of facilitating their rise in the polls.

**Mr. Heyman:** What I would say is that, when TMX was first proposed, there was more limitation of pipeline capacity in other areas to accomplish Alberta's goals.

Since that time, other pipelines have been approved. There are analysts who believe that there is the potential now for an overcapacity of pipelines. I would ask Alberta to ensure that they

Je vous demande de tenir compte du fait que le moratoire relatif aux pétroliers faisait partie d'un ensemble de politiques qui comprenait l'approbation du projet de Trans Mountain. J'ignore ce que vous voulez que je dise aux gens de l'Alberta. J'ai été très émue par les arguments passionnés présentés par les représentants des Premières Nations qui sont venus témoigner devant nous. J'ai également été convaincue par les arguments des experts en matière de poissons. M. Cullen a fait une observation très importante sur le rôle du Sénat et de sa relation avec la Chambre des communes.

Pourtant, je suis ici en tant que sénatrice de l'Alberta. Que dois-je dire aux citoyens de ma province si nous ne pouvons vendre notre principale denrée d'exportation?

**M. Heyman :** Tout d'abord, je voudrais corriger votre définition de la position du gouvernement de la Colombie-Britannique. Nous avons clairement dit que nous nous opposons au projet de Trans Mountain.

**La sénatrice Simons :** Vous avez été très clairs.

**M. Heyman :** Bon, nous avons également précisé que nous comprenons que nous n'avons pas le droit de refuser le projet. Comme le gouvernement fédéral l'a accepté, nous avons le droit de faire notre propre évaluation environnementale, mais pas celui de dire oui ou non, ni d'imposer des conditions particulières.

En cas de désaccord entre le gouvernement fédéral et l'Alberta sur la mesure dans laquelle nous avons le droit de réglementer, nous avons convenu de retirer volontairement cette consultation et de renvoyer cette mesure devant les tribunaux. Toutes les parties ont été entendues, et la décision est en suspens.

Nous croyons que nous avons agi de manière responsable pour défendre les intérêts des Britanno-Colombiens. Nous sommes favorables à un raffinage accru des produits au Canada afin de répondre aux besoins des Canadiens. Je dirais également que — et je ne vais pas vous demander de déterminer si j'ai raison ou si je me trompe — il y a essentiellement deux partis qui se présentent aux élections en Alberta. Le chef de l'un d'entre eux a déclaré qu'il souhaitait mettre en pièces les autres parties de l'accord qui accompagnait l'approbation du projet TMX par le gouvernement fédéral.

On peut donc soutenir l'argument dans les deux sens.

**La sénatrice Simons :** Vous avez fait un excellent travail pour favoriser la montée de sa popularité dans les sondages.

**M. Heyman :** Je dirais que, lorsque le projet TMX a été proposé pour la première fois, la capacité des pipelines dans d'autres régions était davantage limitée pour l'atteinte des objectifs de l'Alberta.

Depuis ce temps, d'autres pipelines ont été approuvés. Selon certains analystes, il existerait actuellement un potentiel de surcapacité des pipelines. Je demanderais à l'Alberta de s'assurer



are looking at all the ways to add value and jobs for their people through upgrading and refining of their product, and also to look at the pipes that exist today or are being built today that did not exist when other pipes were approved.

**The Chair:** So how is that gas, refined gas, going to get somewhere? How does it go? Doesn't it go by pipeline?

**Mr. Heyman:** Well, we're talking about —

**The Chair:** I'm talking about refined products. How do you get the refined product to the West Coast, if you want to ship it out?

**Mr. Heyman:** Well, first of all, we get refined products through a pipeline now, along with some diluted bitumen.

**The Chair:** Exactly.

**Mr. Heyman:** The B.C. government has made it clear that our concern is based on a sevenfold increase in the shipping of heavy oil from the lower mainland's ports. In the case of Bill C-48, which is the subject of discussion today, and what we should be talking about, it's just extremely, extremely dangerous waters, unpredictable weather, tricky navigation, visibility issues, remote areas, underpopulated compared to other areas, and very difficult to appropriately plan for the kind of response you need to protect against a catastrophic impact in the event of a heavy oil spill.

This is about heavy oil. We're talking about heavy oil, not refined products.

**The Chair:** I know what you're talking about. You mentioned earlier that your support of Bill C-48 is predicated on the consultation of the Indigenous communities by the federal government. We haven't heard that they have consulted with anybody, any Indigenous community, and I don't even know if they've consulted with your provincial government or the Province of Saskatchewan, or the Province of Alberta.

So do you still support Bill C-48 even though no one was consulted?

**Mr. Brain:** I'm just going to interject there, because I met with Marc Garneau directly over this issue. He was here. He met with Metlakatla. He met with Lax Kw'alaams. He met with all of the First Nations.

There were 68 engagements over this bill. So to say that there was no engagement, I mean, people can say whatever they want. It's recorded.

qu'elle cherche tous les moyens de créer de la valeur et des emplois pour ses citoyens grâce à la mise à niveau et au raffinage de ses produits et de regarder également les conduites existantes ou en construction qui n'étaient pas en place lorsque d'autres conduites ont été approuvées.

**Le président :** Comment ce gaz raffiné va-t-il être acheminé? Comment cela fonctionne-t-il? N'est-il pas acheminé par pipeline?

**M. Heyman :** Eh bien, nous parlons de...

**Le président :** Je parle de produits raffinés. Comment obtenez-vous le produit raffiné sur la côte Ouest, si vous souhaitez l'expédier?

**M. Heyman :** Tout d'abord, nous acheminons actuellement des produits raffinés par pipeline, ainsi que du bitume dilué.

**Le président :** Exactement.

**M. Heyman :** Le gouvernement de la Colombie-Britannique a clairement indiqué que notre préoccupation était fondée sur une multiplication par sept du transport de pétrole lourd depuis les ports du Lower Mainland. Dans le cas du projet de loi C-48, qui fait l'objet des discussions d'aujourd'hui, et dont nous devrions parler, il s'agit simplement d'eaux extrêmement dangereuses, de conditions météorologiques imprévisibles, de navigation difficile, de problèmes de visibilité, de régions éloignées et sous-peuplées par rapport à d'autres régions, et il est très difficile de planifier de manière appropriée le type d'intervention dont vous avez besoin pour vous protéger contre des conséquences catastrophiques en cas de déversement de pétrole lourd.

Il s'agit du pétrole lourd. Nous parlons de pétrole lourd, pas de produits raffinés.

**Le président :** Je sais de quoi vous parlez. Vous avez mentionné plus tôt que votre appui au projet de loi C-48 était fondé sur la consultation des collectivités autochtones par le gouvernement fédéral. Nous n'avons pas entendu dire qu'il avait consulté quiconque, aucune collectivité autochtone, et je ne sais même pas s'il a consulté votre gouvernement provincial, la province de la Saskatchewan ou de l'Alberta.

Alors, soutenez-vous toujours le projet de loi C-48, même si personne n'a été consulté?

**M. Brain :** Je vais simplement intervenir ici, car j'ai rencontré Marc Garneau directement à ce sujet. Il était là. Il a rencontré la Première Nation de Metlakatla. Il a rencontré la Première Nation de Lax Kw'alaams. Il a rencontré toutes les Premières Nations.

Ce projet de loi a donné lieu à 68 consultations. Donc, dire qu'il n'y a pas eu de consultation... enfin, les gens peuvent dire ce qu'ils veulent. C'est enregistré.

**The Chair:** I'm just saying, we haven't heard at testimony that there was.

**Mr. Brain:** Well, let me tell you right now.

**The Chair:** But you're going to tell me? That's good.

**Mr. Brain:** I've met eyeball-to-eyeball with him, and I feel there was adequate consultation. I find, in this business, that when people aren't getting what they want, they say they're not consulted. That's really the game.

I just want to say something here about this Alberta debate, as if somehow we are not wanting Alberta to be successful. That's just not the case. The problem is, here, I inherited a bag of lemons for this town when I became mayor. I had an abandoned mill; I had chemicals all over that island that I had to clean up. I didn't blame the province for abandoning this town. I didn't blame the feds for making our problems the way they are. I pulled up our bootstraps, and I raised over \$100 million in four years to get this town out of the hole.

The reason I did that is because sometimes you have to innovate and you have to look at a problem differently. Right now, we're trying to do the same things that we did in the 20th century. Alberta is just going to have to innovate, and that means that Alberta and B.C. and Saskatchewan are going to have to team up with the feds to build refining capacity so that we can export refined products out of this port, potentially.

That is the only way, because, as my other message to you was, regardless of your beliefs, if you don't pass this bill and there is an oil project, it will be massively opposed, and that's going to be uneconomical. That is a fact.

It won't matter what your belief is, because we're in a day and age between science versus belief. You can data mine everyone; it doesn't matter how much data you present. If people believe something is bad, they will rally and oppose it.

There are 12 different products we could ship out of here with refined oil, and it could be done safely. That's a different process.

My last point is this. We are growing trade disputes. The big argument is that we're dependent on Saudi oil. If we start refining in Canada, if we have any issues long-term in the 21st century, then we can resupply for domestic use our own product so that we're not being held hostage by other countries. There's another way to start looking at this problem.

**Le président :** Je dis simplement que nous n'avons pas entendu dire, dans le cadre des témoignages, qu'il y en avait eu.

**M. Brain :** Permettez-moi de vous le dire tout de suite.

**Le président :** Mais vous allez me le dire? C'est bien.

**M. Brain :** Je l'ai rencontré face à face et j'estime qu'il y a eu des consultations adéquates. Dans ce secteur, j'estime que, lorsque les gens n'obtiennent pas ce qu'ils veulent, ils disent qu'ils ne sont pas consultés. C'est vraiment le jeu.

Je veux simplement dire quelque chose au sujet de ce débat en Alberta... comme si nous ne voulions pas que l'Alberta réussisse. Ce n'est tout simplement pas le cas. Le problème ici est que j'ai hérité d'un lot de problèmes pour cette ville lorsque je suis devenu maire. J'avais une usine abandonnée; il y avait des produits chimiques sur cette île qu'il fallait nettoyer. Je n'ai pas reproché à la province d'avoir abandonné la ville. Je n'ai pas reproché au gouvernement fédéral d'avoir rendu nos problèmes tels qu'ils sont. J'ai relevé le défi et j'ai recueilli plus de 100 millions de dollars en quatre ans pour sortir cette ville du trou.

Je l'ai fait parce que, parfois, il faut innover et regarder un problème différemment. À l'heure actuelle, nous essayons de faire les mêmes choses qu'au XX<sup>e</sup> siècle. L'Alberta devra simplement innover, ce qui signifie que l'Alberta, la Colombie-Britannique et la Saskatchewan vont devoir faire équipe avec le gouvernement fédéral pour bâtir éventuellement une capacité de raffinage afin que nous puissions exporter des produits raffinés hors de ce port.

C'est la seule façon, car, comme je le précisais dans mon autre message à votre intention, quelles que soient vos convictions, si vous n'adoptez pas ce projet de loi et qu'il existe un projet pétrolier, il fera l'objet d'une opposition massive, et ce ne sera pas rentable. C'est un fait.

Peu importe ce que vous croyez, car nous sommes à une époque où nous oscillons entre science et croyance. Vous pouvez enregistrer des données sur tout le monde; peu importe la quantité de données que vous présentez. Si les gens croient que quelque chose est mauvais, ils vont se rallier et s'y opposer.

Il existe 12 produits différents que nous pouvons expédier avec du pétrole raffiné, et cela pourrait être fait en toute sécurité. C'est un processus différent.

Mon dernier point est le suivant. Nous alimentons des différends commerciaux. Le principal argument est que nous dépendons du pétrole saoudien. Si nous commençons à raffiner au Canada et que nous connaissons des problèmes à long terme au XXI<sup>e</sup> siècle, nous pouvons réapprovisionner notre propre produit pour l'utilisation au pays, de manière à ne pas être pris en otage par d'autres pays. Voilà une autre façon de commencer à regarder ce problème.

It sounds to me that the Senators here have already made up their minds. What are you even consulting us for?

I'm not against economic development. In fact, I have to do it to get this town off the ground. You can't make us look like somehow we're against all of Canada just because we're saying there is a problem with the process, here. You guys are in control of that, and it's going to be on you if you don't follow through with this.

**The Chair:** Mr. Brain, all we're saying is that you don't even produce enough gas in your own province to supply yourselves, so don't lecture Alberta and Saskatchewan about not refining their product.

You have a problem even at the airport in Vancouver, or on Vancouver Island. They aren't sure they can get a sure supply of fuel for the airplanes because of the lack of refining capacity in this province. Maybe it's all of us working together that may solve this problem, and not having this argument about what we should do or not do.

**Mr. Cullen:** With all due respect, I don't think anyone here is attempting to lecture Alberta on anything.

**The Chair:** Well, they certainly are lecturing Saskatchewan.

**Mr. Cullen:** To my friend from Alberta, I'll bring you back at the fishing season and we can go visit all the Alberta licence plates that are parked down at the wharf, and we can speak to Albertans.

I would suggest that rather than obsessing over this idea of who is the victim in this conversation, we attempt to find where the common ground is. Much as Albertans love to come out here and fish and recreate, and buy property — and I wonder why — well, it's a beautiful place. It's a sustaining place, which is exactly what our attempt here is to do, is to protect that sustainability.

In that common ground as Canadians, we can find better solutions than simply saying, "Let the bastards freeze in the dark." Which one of your prospective premiers has been saying nonstop, which I think perhaps is one of the most ignorant and unconstitutional things I've heard in that election, and that's saying something.

**Mr. Brain:** Mr. Chair, one last comment here. You're talking about our ability —

**The Chair:** Well, the other prospective premier is —

**Mr. Brain:** Well, hold on. Here's the problem.

**The Chair:** What's the problem?

Il me semble que les sénateurs ici présents ont déjà pris une décision. Pourquoi nous consultez-vous?

Je ne suis pas contre le développement économique. En fait, je dois agir pour que cette ville puisse prendre son essor. Vous ne pouvez pas nous donner l'impression que nous sommes contre tout le Canada simplement parce que nous disons que le processus pose problème, ici. Vous avez le contrôle à cet égard, et vous serez tenus responsables si vous ne passez pas à l'action.

**Le président :** Monsieur Brain, tout ce que nous disons, c'est que vous ne produisez même pas assez d'essence dans votre propre province pour vous approvisionner. Alors, ne faites pas la morale à l'Alberta et à la Saskatchewan parce qu'elles ne raffinent pas leurs produits.

Il y a un problème même à l'aéroport de Vancouver ou sur l'île de Vancouver. Les responsables ne sont pas certains de pouvoir obtenir un approvisionnement sûr en carburant pour les avions en raison du manque de capacité de raffinage dans cette province. Peut-être que nous travaillons tous ensemble pour résoudre ce problème et que nous n'avons pas à débattre de ce que nous devrions faire ou ne pas faire.

**M. Cullen :** Sauf votre respect, je ne pense pas que quiconque ici tente de faire la morale à l'Alberta.

**Le président :** Eh bien, on fait certainement la morale à la Saskatchewan.

**M. Cullen :** Je m'adresse à mon ami de l'Alberta : je vous réinviterai à la saison de pêche, et nous pourrions aller examiner toutes les plaques d'immatriculation de l'Alberta des véhicules qui sont garés au quai, et nous pourrions parler aux Albertains.

Plutôt que de nous tourmenter pour l'idée de savoir qui est la victime dans le présent débat, je suggérerais plutôt que nous tentions de trouver un terrain d'entente. Même si les Albertains aiment venir ici pour pêcher, se divertir et acheter des propriétés, et je me demande pourquoi... Eh bien, c'est un endroit magnifique. C'est un lieu durable, et c'est exactement ce que nous essayons de faire ici, c'est-à-dire protéger cette durabilité.

En tant que Canadiens, nous pouvons trouver de meilleures solutions que de simplement dire : « Laissons les bâtards de l'Est geler dans la noirceur. » C'est ce que l'un de vos éventuels premiers ministres a répété sans cesse; c'est peut-être l'une des déclarations les plus idiotes et anticonstitutionnelles que j'ai entendues durant cette élection, et cela en dit long.

**M. Brain :** Monsieur le président, j'aimerais faire une dernière observation. Vous parlez de notre capacité...

**Le président :** L'autre premier ministre éventuel est...

**M. Brain :** Eh bien, attendez. Voici le problème.

**Le président :** Quel est le problème?

**Mr. Brain:** We actually have the largest industrial project in Canada, LNG Canada, that made a FID. It has been approved. It is all B.C. gas, B.C. processed, B.C. only. So obviously we are doing something and getting our products out to market, and doing something.

**The Chair:** Thank you for that.

**Mr. Brain:** There's a process that Alberta can go into that can also innovate and make it be a part of it, too, but it's not the way it is now. You can't blame us for that, okay?

**The Chair:** Thank you for that.

**Ms. Rice:** Mr. Chair, may I please —

**The Chair:** There will come a day when you will have to move your product east, too. Ms. Rice.

**Ms. Rice:** Thank you. I just wanted to bring us back to something that I think might be lost. The oldest documented settlement in Canada by archaeologists is on the central coast of British Columbia, near Bella Bella. It's 14,000 years old. We're talking about documented settlements since the pyramids.

These people have inherent rights to continue to live the way they have lived for 14,000 years. If you're going to create this division of pinning what Canadian against which, First Nations people are called First Nations for a reason, because they were here first.

I do not want to weigh into that divisive debate, but you continuously bring us here. I've listened to the testimony. I've heard your questions. You have to go back to this is about Indigenous rights, which are human rights. The rest of us have been here for 150 years, or we're descendants of settlers who have been here for 150 years. You have to think about those people's rights. Their human rights.

**The Chair:** Thank you.

Senator Miville-Dechêne.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you, Mr. Chair.

First of all, I wanted to say that some Indigenous tribes, the Heiltsuk and the Haida Gwaii, have told us they were consulted during the hearings. I remember that well. Maybe the consultation was not wide enough, but it happened.

**M. Brain :** En fait, nous avons le plus grand projet industriel au Canada, LNG Canada, qui a pris une décision finale d'investissement. Il a été approuvé. C'est en totalité du gaz de la Colombie-Britannique, qui est traité en Colombie-Britannique, seulement en Colombie-Britannique. Il est donc évident que nous agissons, que nos produits sont commercialisés et que nous prenons des mesures.

**Le président :** Je vous remercie de votre observation.

**M. Brain :** L'Alberta peut adopter un processus qui est également susceptible d'innover et en faire partie intégrante, mais il n'en est pas ainsi pour l'instant. Vous ne pouvez pas nous en vouloir pour cela, d'accord?

**Le président :** Merci de cette précision.

**Mme Rice :** Monsieur le président, puis-je s'il vous plaît...

**Le président :** Un jour, vous devrez acheminer votre produit vers l'est, également. Madame Rice, la parole est à vous.

**Mme Rice :** Merci. Je voulais simplement nous ramener à quelque chose qui, selon moi, pourrait avoir été perdu. La plus ancienne colonie documentée au Canada par les archéologues se trouve sur la côte centrale de la Colombie-Britannique, près de Bella Bella. Elle a 14 000 ans. Nous parlons de colonies documentées depuis les pyramides.

Ces personnes ont le droit inhérent de continuer à vivre comme elles ont vécu pendant 14 000 ans. Si vous voulez créer cette opposition entre les Canadiens, les membres des Premières Nations sont appelés Premières Nations pour une raison, parce qu'ils étaient ici en premier.

Je ne veux pas intervenir dans ce débat qui divise l'opinion, mais vous nous amenez continuellement dans cette voie. J'ai écouté le témoignage. J'ai entendu vos questions. Il faut revenir sur le sujet, qui concerne les droits des peuples autochtones, des droits de la personne. Le reste d'entre nous est ici depuis 150 ans ou nous sommes les descendants de colons qui sont ici depuis 150 ans. Vous devez penser aux droits de ces personnes. Leurs droits de la personne.

**Le président :** Merci.

Sénatrice Miville-Dechêne, la parole est à vous.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Merci, monsieur le président.

Premièrement, je voulais dire que certaines tribus autochtones, les Heiltsuk et les Haida Gwaii, nous ont dit avoir été consultées lors des audiences. Je m'en souviens bien. La consultation n'était peut-être pas assez large, mais elle a eu lieu.

Second, I'm looking at those two governments, the B.C. government and the Alberta government — and obviously I come from Quebec; I come from the other side — being really at opposite ends of the spectrum on that issue.

As Senators, we have to try to balance national interest. It's an important concept and, for a Quebecer, you understand, it's always interesting and not that difficult, the interest of a province versus the national interest.

So how would you describe national interest in that particular dispute on Bill C-48?

**Mr. Heyman:** I would say that the duty of politicians across Canada is to look at both the national interest and our provincial interest. I don't think you can define the national interest without looking after the interests of all provinces and all peoples, including Indigenous Peoples. That doesn't mean making a choice between gambling on irreplaceable environmental and economic values, on the one hand, and values of resource development and export on the other.

The national interest is bringing people with, on the surface, different interests together to find out, where their common interest is, and whether mechanisms exist — they may be ones that were mentioned at this table by MP Cullen, Mayor Brain or MLA Rice, or they may be others — and find a solution that doesn't say there will be a winner and there will be a loser in this instance and, in the other instance, there will be a winner over here and a loser there.

Because, frankly, it makes losers of us all.

**The Chair:** With that, thank you very much, witnesses.

For our last panel, from Friends of Wild Salmon, we have Modestus Nobels, Chair; from the T. Buck Suzuki Environmental Foundation, Luanne Roth, North Coast Estuary Campaigner; from Haida Gwaii CoAST, Valine Brown, Co-founder, and from the Coastal Emergency Response Working Group, Chris Sankey, Co-Chair.

Mr. Nobels.

**Modestus Nobels, Chair, Friends of Wild Salmon:** Thank you, Mr. Chair.

First of all, I'd like to thank the committee for coming to Prince Rupert. We greatly appreciate you coming here today to hear our testimony. And I'd like to also acknowledge that we meet today in the traditional territories, unceded territories, of the Tsimshian People, and we welcome and thank them for that.

Deuxièmement, je regarde ces deux gouvernements, celui de la Colombie-Britannique et celui de l'Alberta, et évidemment je viens du Québec. Je viens de l'autre côté — je suis vraiment à l'autre bout du spectre sur cette question.

En tant que sénateurs, nous devons essayer de concilier les intérêts nationaux. C'est un concept important et, pour un Québécois, vous comprenez, c'est toujours intéressant et pas si compliqué : l'intérêt d'une province par rapport à l'intérêt national.

Alors, comment décririez-vous l'intérêt national dans ce différend relatif au projet de loi C-48?

**M. Heyman :** Je dirais que le devoir des politiciens de tout le Canada est de considérer à la fois l'intérêt national et notre intérêt provincial. Je ne pense pas que l'on puisse définir l'intérêt national sans prendre en considération les intérêts de toutes les provinces et de tous les peuples, y compris les peuples autochtones. Cela ne signifie pas qu'il faille choisir entre les valeurs environnementales et économiques irremplaçables, d'une part, et celles liées au développement et à l'exportation de ressources, d'autre part.

L'intérêt national rassemble des personnes ayant, à première vue, des intérêts différents pour savoir où se trouvent leurs intérêts communs et s'il existe des mécanismes — il peut s'agir de mécanismes qui ont été mentionnés à cette table par M. Cullen, le maire Brain ou Mme Rice, ou il peut y en avoir d'autres — et trouver une solution où on ne dira pas qu'il y aura un gagnant et un perdant dans ce cas et qu'il y aura un gagnant ici et un perdant là, dans l'autre cas.

Parce que, franchement, cela fait de nous tous des perdants.

**Le président :** Sur ce, merci beaucoup aux témoins.

Pour notre dernier groupe, nous recevons Modestus Nobels, président de Friends of Wild Salmon; Luanne Roth, chargée de campagne, Estuaire et côte Nord, de la T. Buck Suzuki Environmental Foundation; Valine Brown, cofondatrice de Haida Gwaii CoAST; et Chris Sankey, coprésident du Groupe de travail sur l'intervention en cas d'urgence côtière.

Monsieur Nobels, la parole est à vous.

**Modestus Nobels, président, Friends of Wild Salmon :** Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, j'aimerais remercier le comité d'être venu à Prince Rupert. Nous apprécions beaucoup que vous veniez ici aujourd'hui pour entendre notre témoignage. Et je tiens également à reconnaître que nous nous réunissons aujourd'hui sur les territoires traditionnels, les territoires non cédés, du peuple Tsimshian; nous l'apprécions et nous les en remercions.

My name is Des Nobels. I've lived in the region for just over four decades, and I was a commercial fisherman for three decades in this area, as well. I am the chair of the Coastal Community Network, and I am the chair of Friends of Wild Salmon. I am also an elected official with the North Coast Regional District, here, and have been for 16 years.

Well, it's a hard act to follow, that we just had. Being the end of the day, I know it's been a long day, and I will try to keep it as brief as possible, but it's really tough to come in after you've heard all of the comments through the course of the day and provide you with much that is new.

Nonetheless, Friends of Wild Salmon is a coalition of First Nations, community groups, fishing organizations, and unions who work on protecting wild salmon in the Skeena Watershed on the north coast.

The coalition was originally formed in 2005 in response to the threat of open-net fish farms moving into the northern waters. Later, the coalition worked on the threat of coal-bed methane developments in the headwaters of the Skeena Watershed, and then on the proposed Enbridge Northern Gateway project.

Most recently the coalition has been monitoring and providing information to communities on the more than a dozen liquefied natural gas projects that were being proposed for the northwest.

In northern British Columbia, there has been a long history of support for a tanker ban and moratorium, over four decades. Some of our members have been advancing and advocating for the tanker moratorium in the northern waters since the first proposal of the supertanker port in Kitimat in the 1970s.

More recently, during the National Energy Board hearings on Enbridge's Northern Gateway proposal, approximately 500 northern citizens made presentations to the panel opposing the project, and many of those called for a tanker ban in northern waters.

Municipal governments in the area most directly affected by it have been clear and consistent in their support of a tanker moratorium. Most recently, the City of Prince Rupert, Kitimat, and the North Coast Regional District have written letters to the Honourable Marc Garneau, Minister of Transport, expressing their support for Bill C-48. Those three letters are part of the appended piece.

At earlier stages of input to the government on the tanker ban bill, the Friends of Wild Salmon coalition had called for a ban on both crude and refined oil. While Bill C-48 only covers crude

Je m'appelle Des Nobels. Je vis dans la région depuis un peu plus de 40 ans et j'ai été pêcheur commercial pendant 30 ans dans cette région également. Je suis président du Coastal Community Network ainsi que de Friends of Wild Salmon. Je suis également un élu du district régional de North Coast, ici, depuis 16 ans.

Bon, c'est difficile de prendre la parole après ces dernières interventions. La journée tire à sa fin, et je sais qu'elle a été longue. Je vais tenter d'exposer mon propos le plus brièvement possible, mais il est très difficile d'intervenir après avoir entendu tous les commentaires au cours de la journée et de vous faire part de nouveaux éléments.

Néanmoins, Friends of Wild Salmon est une coalition de Premières Nations, de groupes communautaires, d'organisations de pêche et de syndicats qui s'emploient à protéger le saumon sauvage dans le bassin hydrographique de la Skeena, sur la côte Nord.

La coalition a été formée en 2005 en réaction à la menace de piscicultures à enclos ouverts dans les eaux septentrionales. Plus tard, la coalition s'est intéressée aux projets d'exploitation du gisement de gaz de houille en amont du bassin hydrographique de la Skeena, puis au projet Northern Gateway proposé par Enbridge.

Tout récemment, la coalition a surveillé plus d'une douzaine de projets de gaz naturel liquéfié proposés dans le Nord-Ouest et a fourni de l'information aux collectivités à ce sujet.

Dans le Nord de la Colombie-Britannique, on soutient depuis longtemps une interdiction et un moratoire sur les navires-citernes, depuis plus de quatre décennies. Certains de nos membres proposent et préconisent le moratoire sur les pétroliers dans les eaux septentrionales depuis la première proposition visant à aménager un port pour les superpétroliers à Kitimat dans les années 1970.

Plus récemment, lors des audiences de l'Office national de l'énergie sur la proposition d'Enbridge concernant le projet Northern Gateway, environ 500 citoyens du Nord ont présenté des exposés devant le groupe opposé au projet, et bon nombre de ceux-ci ont réclamé une interdiction des pétroliers dans les eaux septentrionales.

Les administrations municipales de la région la plus directement touchée ont clairement et toujours soutenu le moratoire sur les pétroliers. Tout dernièrement, la ville de Prince Rupert, Kitimat et le district régional de North Coast ont écrit à Marc Garneau, ministre des Transports, afin d'exprimer leur appui au projet de loi C-48. Ces trois lettres font partie de la pièce jointe.

Aux premières étapes des commentaires adressés au gouvernement sur le projet de loi relatif à l'interdiction des navires-citernes, la coalition de Friends of Wild Salmon avait

and persistent oils, we still strongly support this position and this bill.

However, there are two areas where we would like to see changes. One is in the relation to the ministerial exemption provision. This broad power of exempting oil tankers from the bill's prohibitions could, in future, be used to circumvent the bill's very purpose, without any requirement that the public even be notified of such exemptions.

Our colleagues at West Coast Environmental Law are providing more detailed analysis and recommendations for such specific changes to the bill that would address those concerns, and we support their recommendations.

The other areas that Friends of Wild Salmon would like to see amended is the threshold of the 12,500 tonnes. We believe it is important that coastal communities' needs are met, but believe that this can be done under the threshold of 2,000 tonnes.

By prohibiting the transition of more than 2,000 tonnes of oil as cargo in any oil tanker, the moratorium would allow community resupply in tank barges carrying less than 2,000 tonnes of oil, as well as in vessels that are not oil tankers. Example, vessels carrying oil in drums, trucks, and trailers.

The 2,000 tonnes threshold, which was proposed by Transport Canada in its moratorium discussion paper, with reference to the moratorium liability act and the international conventions in its schedules, strikes an appropriate balance by allowing for the fuel resupply while protecting northern ecosystems and communities from the higher spill risks posed by larger bulk shipments of oil.

As you have heard here today from many other presenters, we are people of place; and this is our place. We have worked hard for almost four decades and beyond to protect it.

We have spent over four decades in this area, working diligently and very seriously in terms of creating a vision for ourselves. We have that vision, and that vision requires a pristine and intact natural marine environment.

This tanker ban is the only way that we see in ensuring that that is maintained and kept intact. Without that, as many have pointed out here today, we are no more. This place is gone, and we are gone as people of this place. I believe that we need to

appelé à une interdiction du pétrole brut et raffiné. Bien que le projet de loi C-48 ne couvre que le pétrole brut et les hydrocarbures persistants, nous appuyons toujours fermement cette position et ce projet de loi.

Cependant, nous aimerions voir des changements dans deux domaines. L'un concerne la disposition relative à l'exemption ministérielle. Ce vaste pouvoir consistant à exempter les pétroliers des interdictions prévues par le projet de loi pourrait, à l'avenir, être utilisé pour contourner l'objectif même du projet de loi, sans qu'il soit nécessaire que le public soit même informé de ces exemptions.

Nos collègues de West Coast Environmental Law fournissent une analyse et des recommandations plus détaillées concernant des modifications spécifiques du projet de loi et susceptibles de résoudre ces problèmes, et nous appuyons leurs recommandations.

Les autres aspects que Friends of Wild Salmon aimerait voir modifiés sont le seuil de 12 500 tonnes. Nous pensons qu'il est important de répondre aux besoins des collectivités côtières, mais nous pensons que cela peut être fait en deçà du seuil de 2 000 tonnes.

En interdisant le passage de plus de 2 000 tonnes de pétrole comme cargaison dans un pétrolier, le moratoire permettrait le réapprovisionnement des collectivités dans des chalands-citernes transportant moins de 2 000 tonnes de pétrole ainsi que dans des navires qui ne sont pas des pétroliers. À titre d'exemple, des navires qui transportent du pétrole dans des barils, des camions et des remorques.

Le seuil de 2 000 tonnes, proposé par Transports Canada dans son document de travail sur le moratoire, faisant référence à la Loi sur la responsabilité en matière maritime et aux conventions internationales de ses annexes, établit un équilibre adéquat en permettant le réapprovisionnement en carburant tout en protégeant les écosystèmes et les collectivités nordiques contre les risques de déversement plus élevés que présentent des expéditions de pétrole en vrac plus importantes.

Comme de nombreux autres intervenants l'ont dit aujourd'hui, nous sommes des gens de la place, et c'est notre place. Nous avons travaillé dur pendant près de quatre décennies, et même au-delà, pour protéger ces lieux.

Nous avons passé plus de quatre décennies dans ce domaine, travaillant avec diligence et avec beaucoup de sérieux pour créer notre propre vision. Nous avons cette vision, et celle-ci exige un environnement marin naturel vierge et intact.

Cette interdiction des pétroliers est le seul moyen que nous voyons pour veiller à ce que cela soit maintenu et demeure intact. Sans cela, comme beaucoup l'ont souligné aujourd'hui, nous n'existons plus. Cet endroit disparaît, et nous disparaissions

ensure that all of us who live here have the right to continue to live here as we have chosen. Thank you.

**The Chair:** Ms. Roth.

**Luane Roth, North Coast Estuary Campaigner, T. Buck Suzuki Environmental Foundation:** Thank you very much for inviting me. I'd also like to acknowledge that we're on Tsimshian territory, and I'm thankful for that. I like being here.

I am the north coast estuary campaigner for the T. Buck Suzuki Environmental Foundation, and we've been established for a long time. We were started by commercial fishermen to protect habitats.

You've heard so many arguments, and I don't want to belittle at all the ideas of the local people and their reliance on the seafood, but I did want to bring up one point that I thought might have more general interest. And that is that this salmon that we're talking about is important for all of Canada.

Most of you know that fish-derived omega-3 is really important for your health, but a lot of people don't know that there is actually a global shortage of it. Flax, land-based omega-3 is a different type of omega-3. The fish-derived stuff is EPA and DHA, and it comes from the ocean. That's the main source. There are only minor other sources.

Also, it doesn't come from salmon farms, because salmon farms can't produce it. They have to use herring and anchovy and other types of fish for their fish meal to feed the salmon, and they actually use up way more than they actually produce in the salmon. So our wild salmon are a huge supply of it.

A lot of Canadians like to get their omega-3 through salmon, and Canada only has two rivers that have millions of salmon returning to them. One is the Fraser, and one is the Skeena, and this act would protect the Skeena.

The most likely place for a crude oil tanker terminal would be here in Prince Rupert, right at the mouth of the Skeena River. It's right in the estuary. And Joy was talking about all the salmon and the smolts, but all of those Skeena salmon that come from miles inland, about 100 million smolts end up right in the estuary, right beside where tankers would be loading. They need to condition themselves to the switch from fresh to salt water; they need to grow and they move up the coast until they are

en tant qu'habitants de cet endroit. Je crois que nous devons nous assurer que tous ceux qui vivent ici ont le droit de continuer à vivre ici, comme nous l'avons choisi. Je vous remercie.

**Le président :** Madame Roth, allez-y.

**Luane Roth, chargée de campagne, Estuaire et côte Nord, T. Buck Suzuki Environmental Foundation :** Merci beaucoup de m'avoir invitée. Je voudrais également reconnaître que nous sommes sur le territoire des Tsimshian, et j'en suis reconnaissante. J'aime être ici.

Je suis la chargée de campagne, Estuaire et côte Nord, de la T. Buck Suzuki Environmental Foundation, et nous sommes établis depuis longtemps. Les pêcheurs commerciaux nous ont initiés à la protection des habitats.

Vous avez entendu de nombreux arguments, et je ne veux pas minimiser l'importance des idées de la population locale et sa dépendance envers les produits de la mer, mais je voudrais aborder un point qui, à mon avis, pourrait avoir un intérêt plus général : ce saumon dont nous parlons est important pour tout le Canada.

La plupart d'entre vous savent que les oméga-3 dérivés du poisson sont vraiment importants pour votre santé, mais beaucoup de gens ignorent qu'il existe en fait une pénurie mondiale. Le lin, oméga-3 d'origine terrestre, est un type différent d'oméga-3. Les substances dérivées du poisson sont l'AEP, l'acide eicosapentaénoïque, et l'ADH, l'acide docosahexanoïque, et proviennent de l'océan. C'est la source principale. Il n'y a que d'autres sources mineures.

En outre, l'acide gras ne provient pas de fermes salmiconiques, car ces fermes ne peuvent pas le produire. Elles doivent utiliser du hareng, de l'anchois et d'autres types de poissons pour nourrir le saumon avec de la farine de poisson. Ces fermes consomment en réalité bien plus que ce qu'elles produisent réellement à partir du saumon. Donc, notre saumon sauvage en constitue une réserve énorme.

Un grand nombre de Canadiens aiment consommer leur oméga-3 provenant du saumon, et le Canada ne compte que deux cours d'eau où des millions de saumons reviennent : l'un est le fleuve Fraser, et l'autre, la rivière Skeena, et cette loi protégerait la rivière Skeena.

L'endroit le plus probable pour un terminal de pétrolier brut serait ici, à Prince Rupert, juste à l'embouchure de la rivière Skeena. C'est juste dans l'estuaire. Et Mme Thorkelson parlait du saumon et des saumoneaux, mais tous les saumons de la rivière Skeena qui viennent de plusieurs milles à l'intérieur des terres, environ 100 millions de saumoneaux, se retrouvent dans l'estuaire, juste à côté du lieu de chargement des pétroliers. Ils doivent se préparer à passer de l'eau douce à l'eau salée; ils ont



strong enough to go offshore and grow and come back to us with all that omega-3.

The idea that we could maybe have a compromise and have a corridor that's coming from Prince Rupert, that's not a compromise at all, because this is the main place, where that would be.

A lot of people do not understand how far the oil travels on the ocean. If you think about land-based spills, the idea of a corridor just doesn't make sense. I gave you a map. This black arrow here goes from the bottom of Alberta way up past Edmonton. This is all to scale; these maps are all the same scale. That's the distance that the Valdez oil spill affected in 56 days. It went further than that.

So it's huge, and people here know about that, they know how far oil can travel. That's one of the reasons I think they're so concerned.

I wanted to mention one other thing about the idea of a corridor as a compromise. You brought up the marine risk assessment that the Port of Prince Rupert did about this corridor and I'm very concerned. If you look at that, you won't understand that it grossly underestimates the risk. I've looked at that very carefully, because it forecasts one accident every 23 years — one incident every 23 years — if we didn't have oil tankers, and 10 a year, I think, if we did. Of course, those won't all have an oil spill.

Just after that came out in 2012, a container ship ran aground and then, two years later, a coal ship ran aground on the rocks. It broke open and it took on water. So two incidents in just two or three years after the marine risk assessment came out, and there is supposed to be only one in 23 years.

I knew something was wrong. I looked through it carefully, and it excluded anchor-dragging incidents. They are a serious concern, here. They were brought up in the documents that looked at the different ports. They said Prince Rupert wasn't a safe port for vessels over 50,000 deadweight tons, because they would have to go to another area to anchor, because we don't have safe anchors for them.

They think that there is hard rock was suggested, with mud overlying smooth rock, and that's why the anchors are driving here. And the larger the vessels, it seems, the more they drag anchor. And on page 156 or 151, I can't remember which, it says in there that they did not include anchor dragging incidents.

**The Chair:** We're at six minutes.

besoin de grandir et ils remontent la côte jusqu'à ce qu'ils soient assez forts pour aller au large et grandir, puis nous revenir avec tout cet oméga-3.

L'idée que nous pourrions peut-être faire un compromis et créer un corridor en provenance de Prince Rupert, ce n'est pas du tout un compromis, car c'est le lieu principal, le lieu où cela se trouverait.

Beaucoup de gens ne comprennent pas la distance parcourue par le pétrole sur l'océan. Si vous pensez aux déversements d'origine terrestre, l'idée d'un corridor n'a aucun sens. Je vous ai donné une carte. Cette flèche noire va du bas de l'Alberta jusqu'à passé Edmonton. Tout cela est à l'échelle; ces cartes sont toutes à la même échelle. C'est la distance que la marée noire de Valdez a atteinte en 56 jours. C'est allé plus loin que cela.

C'est donc énorme, et les gens ici le savent; ils savent à quelle distance le pétrole peut voyager. C'est l'une des raisons pour lesquelles je pense qu'ils sont tellement inquiets.

Je voulais mentionner autre chose à propos d'un corridor comme compromis. Vous avez parlé de l'évaluation des risques maritimes que le port de Prince Rupert a réalisée en ce qui concerne ce corridor, et je suis très inquiète. Si vous y jetez un coup d'œil, vous ne comprendrez pas que cela sous-estime grossièrement le risque. J'ai examiné cette évaluation très attentivement, car elle prévoit un accident tous les 23 ans — un incident tous les 23 ans — si nous n'avions pas de pétroliers, et 10 par année, je pense, si nous en avons. Bien sûr, ceux-ci n'entraîneront pas tous une marée noire.

Juste après sa sortie en 2012, un porte-conteneurs s'est échoué, puis deux ans plus tard, un navire charbonnier s'est échoué sur les récifs. Il s'est brisé, et l'eau l'a envahi. Donc, deux incidents sont survenus seulement deux ou trois ans après la publication de l'évaluation des risques maritimes, et il n'est censé y en avoir qu'un tous les 23 ans.

Je savais que quelque chose n'allait pas. J'ai examiné le document minutieusement et il excluait les incidents liés aux ancres qui raclent le fond marin. Ils constituent une préoccupation sérieuse. Ils ont été évoqués dans les documents relatifs aux différents ports. On indiquait que Prince Rupert n'était pas un port sûr pour les navires de plus de 50 000 tonnes de poids mort, car ils devraient se rendre dans une autre zone pour jeter l'ancre, puisque nous n'avons pas de zone de mouillage sûre pour eux.

Les responsables pensent qu'on a laissé entendre qu'il y avait de la roche dure, avec de la boue recouvrant la roche lisse, et c'est pourquoi les ancres traînent ici. Et plus les navires sont gros, semble-t-il, plus ils draguent l'ancre. Et à la page 156 ou 151, je ne me rappelle plus laquelle, il est indiqué qu'ils n'incluent pas les incidents liés au dragage de l'ancre.

**Le président :** Nous en sommes à six minutes.

**Ms. Roth:** My other point was just that diesel oil, that this moratorium is already a compromise. We're looking at shipments now of diesel oil, methanol, gasoline, and it's coming to the port here. If you don't pass this bill, I'm afraid that then there will be an effort to ship crude or bitumen, and that's just too dangerous for this area.

**The Chair:** All that arrives by train.

**Ms. Roth:** Yes, oil by rail.

**The Chair:** Ms. Brown.

**Valine Brown, Co-Founder, Haida Gwaii CoAst:** [*Indigenous language spoken*]. I acknowledge that I am a guest here on Tsimshian territory. I am a Haida citizen, and I speak here as a co-founder and representative with the community group called Haida Gwaii CoAst.

I am here to state our strong support for Bill C-48 for endless reasons and, given the time constraints that have been imposed, I have chosen to highlight three reasons.

First, oil tankers pose an unacceptable risk to lands, waters, and people. And I know that you've heard that today, and you've heard that elsewhere.

Second, the tanker moratorium has been a topic for decades, and formalizing this protection is long overdue. Again, I know that you've heard that today.

Third, Indigenous nations have already given this region protection from oil tankers.

My motherland, Haida Gwaii, has been home to my ancestors for more than 13,000 years. This is a magnificent place that is linguistically, culturally, and ecologically rich. With collective title and rights, our territory extends into what is known as the Hecate Strait, Dixon Entrance, and Queen Charlotte Sound.

This is home to an abundance of sea life, and this time of year we are privileged to see grey whales feasting in our waters. Humpback whales and orcas are active. Sometimes I can see these beautiful creatures from my living room window. Last night, there were three grey whales outside my living room window. The community hurries out with awe and gratitude whenever a whale is spotted feasting and thriving in our waters.

Herring are starting to spawn this time of year. Herring roe on kelp is a delicacy, a nourishing and traditional food that continues to be incredibly valuable to us today.

**Mme Roth :** Mon autre point concernait uniquement le diesel; ce moratoire est déjà un compromis. Nous examinons actuellement les expéditions de carburant diesel, de méthanol et d'essence, qui arrivent au port ici. Si vous n'adoptez pas ce projet de loi, j'ai bien peur que des efforts soient déployés pour expédier du brut ou du bitume, ce qui est trop dangereux pour la région.

**Le président :** Tous ces carburants arrivent par train.

**Mme Roth :** Oui, le pétrole est transporté par voie ferroviaire.

**Le président :** Madame Brown, vous avez la parole.

**Valine Brown, cofondatrice, Haida Gwaii CoAst :** [*Le témoin s'exprime dans une langue autochtone.*] Je reconnais que je suis une invitée sur le territoire des Tsimshian. Je suis citoyenne haïda et je témoigne devant le comité en tant que cofondatrice et représentante du groupe communautaire appelé Haida Gwaii CoAst.

Je suis ici pour dire que nous appuyons fermement le projet de loi C-48 pour de multiples raisons et, vu le peu de temps dont je dispose, j'ai choisi de souligner trois d'entre elles.

Premièrement, les pétroliers posent un risque inacceptable pour les terres, les eaux et les gens. Je sais qu'on vous a dit cela aujourd'hui et que vous en avez entendu parler ailleurs.

Deuxièmement, on discute du moratoire relatif aux pétroliers depuis des décennies, et l'officialisation de cette protection est nécessaire depuis très longtemps. Encore une fois, je sais qu'on vous a dit cela aujourd'hui.

Troisièmement, les nations autochtones protègent déjà cette région des pétroliers.

Ma mère patrie, Haida Gwaii, est la terre de mes ancêtres depuis plus de 13 000 ans. C'est un endroit magnifique qui est riche sur le plan linguistique, culturel et écologique. Selon nos titres et nos droits collectifs, notre territoire s'étend jusqu'au détroit d'Hécate, à l'entrée Dixon et au détroit de la Reine-Charlotte.

Le territoire abrite de nombreuses espèces marines, et, en cette période de l'année, nous avons le privilège d'observer des baleines grises qui se nourrissent dans nos eaux. Les rorquals à bosse et les épaulards y sont actifs. Parfois, je peux voir ces magnifiques créatures de la fenêtre de mon salon. Hier soir, il y avait trois baleines grises devant chez moi. Lorsqu'une baleine se nourrit et se développe dans nos eaux, les membres de la communauté se précipitent, remplis d'admiration et de reconnaissance, pour l'observer.

Les harengs commencent à frayer à ce temps-ci de l'année. Les œufs de hareng sur algue sont un aliment traditionnel savoureux et nourrissant qui continue d'être extrêmement précieux pour nous aujourd'hui.

Soon, we will start seeing migrating sea birds passing through and coming to Haida Gwaii. Some of our resident marine birds are unique subspecies found nowhere else in the world.

We don't get all of our food from a grocery store. This is the season that we're preparing to be fishing and harvesting for the year's food supply. This is something that we have done for thousands and thousands of years.

In addition to being an important food source, many of these animals and species are listed and protected under Canadian acts, such as the Species at Risk Act.

In total, our shorelines are nearly 5,000 kilometres. These waterways, beaches, and intertidal zones are home to endless creatures and critters, and provide sustenance to Haida people as they have for millennia.

It is our responsibility to safeguard all of this, and oil tankers put everything at risk.

I am here representing Haida Gwaii CoAST. We are a coalition of local people who volunteer our time to stewarding our lands and waters from the threat of oil tankers. We might be called a grassroots group. We rely on volunteers and the dedication of like-minded people who accept the responsibility of taking care of our place in the world.

CoAST was originally created in the 1970s, when an oil import facility was proposed into Kitimat. I'm sure you're all familiar with that. I was born into a lineage of people with inherent rights to the lands and waters around Haida Gwaii.

We also have a perpetual responsibility to steward this place and take care of her, in the exact same way that you take care of your homes and your families.

I am fortunate to live in a place where my neighbours, Haida and newcomers, share these values.

CoAST was very involved in the lead-up to the Enbridge joint review panel hearings in 2012, and I attended every one of the hearings on Haida Gwaii and listened to hundreds of people's statements in opposition to that proposed oil export project. We rejoiced when Enbridge was no longer a threat to us, and we applauded when this bill was introduced that would eliminate the risk of future oil projects like that.

It is time, once and for all, to formalize protection of this wealthy and unique region. Haida Gwaii will never accept this risk. For decades, our local people have been dedicated to

Bientôt, nous commencerons à voir s'arrêter à Haida Gwaii des oiseaux de mer migrateurs. Certains des oiseaux de mer résidents sont des sous-espèces uniques qu'on ne retrouve nulle part ailleurs dans le monde.

Notre nourriture ne vient pas seulement de l'épicerie. C'est la saison où nous nous préparons à pêcher et à récolter notre approvisionnement en nourriture pour l'année. C'est quelque chose que nous faisons depuis des milliers d'années.

En plus d'être une source de nourriture importante, nombre de ces espèces animales figurent sur la liste des espèces en péril et sont protégées en vertu de lois canadiennes, notamment la Loi sur les espèces en péril.

Au total, nos côtes font près de 5 000 kilomètres. Ces voies navigables, ces plages et ces zones intertidales accueillent d'innombrables créatures et bestioles et sont une source de subsistance pour le peuple haïda depuis des millénaires.

Il nous incombe de protéger l'ensemble du territoire, et les pétroliers mettent tout cela en péril.

Je suis ici pour représenter Haida Gwaii CoAST. Nous sommes une coalition de gens locaux qui donnons bénévolement de notre temps pour protéger nos terres et nos eaux de la menace que représentent les pétroliers. On pourrait dire que nous sommes une association communautaire. Nous dépendons de bénévoles et du dévouement de gens aux vues similaires qui acceptent la responsabilité de s'occuper de notre place dans le monde.

CoAST a initialement été créé dans les années 1970 lorsqu'on a proposé la construction d'une installation d'importation de pétrole à Kitimat. Je suis certaine que vous savez tous déjà cela. Ma famille possède des droits inhérents aux terres et aux eaux autour de Haida Gwaii.

Nous avons la responsabilité perpétuelle de gérer ces terres et de nous occuper d'elles de la même façon dont vous prenez soin de vos foyers et de vos familles.

J'ai la chance de vivre dans un endroit où mes voisins, Haïdas et nouveaux arrivants, partagent ces valeurs.

CoAST a beaucoup participé à la préparation des audiences de la commission d'examen conjoint pour le projet Enbridge en 2012, et j'ai assisté à toutes les séances qui ont eu lieu à Haida Gwaii et écouté les témoignages de centaines de personnes qui s'opposaient au projet d'exportation de pétrole proposé. Nous nous sommes réjouis lorsque la menace que posait Enbridge a disparu et nous avons applaudi la présentation de ce projet de loi qui éliminerait le risque de tels projets pétroliers dans l'avenir.

Il est temps, une fois pour toutes, d'officialiser la protection de cette région riche et unique. Haida Gwaii n'acceptera jamais ce risque. Pendant des décennies, les gens de notre communauté

this tanker moratorium, and we will continue to do what is right for our communities and for the natural world.

Just over nine years ago, Coastal First Nations, an alliance including the Haida, Old Massett, and Skittigit, signed a declaration that says, in upholding our ancestral laws, rights, and responsibilities, we declare that oil tankers carrying crude oil from the Alberta tar sands will not be allowed to transit our lands and waters. It's time that the federal government comes in line with our coastal First Nations in this tanker ban.

In 2014, my nation reaffirmed our opposition by passing a law that states that the council of the Haida Nation will continue to oppose any transport projects that would ship refined and/or crude oil, including bitumen, through Haida waters. That same year, we also passed a law prohibiting LNG tankers through our territory.

There are international tools such as the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples that uphold our rights, our authority, and our jurisdiction, and Bill C-48 aligns with our laws and the protections that we have already put in place. It also provides the federal government an opportunity to uphold the tenets of UNDRIP, which I trust you are all familiar with, and in a very real way is an act of reconciliation.

On behalf of decades of volunteers of Haida Gwaii CoAST, it's an honour to be here and state our strong support for this bill. As a Haida citizen, I am obliged to reiterate that Bill C-48 aligns with our laws and, in many ways, it doesn't go far enough in protecting the lands and waters in this region.

I would be remiss not to mention that this process has not been inviting or public, and I am one voice from a community group, and the message that I am here to deliver to you is representative of all of my friends and neighbours. We encourage the Senate to do what is right for reconciliation and the long-term protection of this region by adopting Bill C-48. Thank you.

**The Chair:** Thank you, Ms. Brown.

Mr. Sankey.

**Chris Sankey, Co-Chair, Coastal Emergency Response Working Group:** I'm not going to reiterate everyone's concerns with regard to fish, the environment; I get all that.

se sont dévoués à ce moratorium relatif aux pétroliers, et nous continuerons de faire les bons choix pour nos communautés et le monde naturel.

Il y a un peu plus de neuf ans, Premières Nations côtières, une alliance qui regroupe les Premières Nations Haïda, Old Massett et Skidegate, a signé une déclaration qui affirme ce qui suit : « [...] en vertu de nos lois, de nos responsabilités et de nos droits ancestraux, nous déclarons que les pétroliers qui transportent du pétrole brut provenant des sables bitumineux de l'Alberta ne seront pas autorisés à traverser nos terres et nos eaux. » Il est temps que le gouvernement fédéral appuie nos Premières Nations côtières relativement à l'interdiction des pétroliers.

En 2014, ma nation a réaffirmé son opposition en adoptant une loi qui prévoit que le Conseil de la nation haïda continuera de s'opposer à tout projet de transport maritime d'huile raffinée et/ou de pétrole brut, y compris du bitume, dans les eaux des Haïdas. La même année, nous avons également promulgué une loi qui empêche les navires de GNL de passer sur notre territoire.

Des outils internationaux, comme la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, défendent nos droits, nos pouvoirs et notre compétence, et le projet de loi C-48 est conforme à nos lois et aux protections que nous avons déjà mises en place. Il offre également au gouvernement fédéral l'occasion de respecter les principes de la DNUDPA, que vous connaissez tous, j'en suis convaincue, et, de manière très concrète, il s'agit d'une mesure de réconciliation.

Au nom de dizaines de bénévoles de Haida Gwaii CoAST, c'est un honneur pour moi d'être ici pour déclarer notre appui sans réserve au projet de loi. En tant que citoyenne haïda, je suis obligée de répéter que le projet de loi C-48 est conforme à nos lois et, à bien des égards, il ne va pas assez loin pour protéger les terres et les eaux de cette région.

Je m'en voudrais de ne pas mentionner que ce processus n'a pas favorisé la participation des gens ni n'a été mené de façon publique, et, même si je ne suis qu'une personne issue d'une association communautaire, je dois dire que je représente l'opinion de tous mes amis et voisins. Nous encourageons le Sénat à faire le bon choix pour la réconciliation et la protection à long terme de cette région et d'adopter le projet de loi C-48. Merci.

**Le président :** Merci, madame Brown.

Monsieur Sankey, vous avez la parole.

**Chris Sankey, coprésident, Groupe de travail sur l'intervention en cas d'urgence côtière :** Je ne vais pas répéter les préoccupations de tous concernant le poisson et l'environnement; je comprends tout cela.

First, I want to welcome you to the coast Tsimshian territory of Lax Kw'alaams and Metlakatla.

My name is Chris Sankey. I am a member of the Lax Kw'alaams Band and a former councillor. I am also a business person with Blackfish Environmental. In 2015 and 2016, I served as co-chair to the Coastal Emergency Response Working Group.

I want to get right to the tanker moratorium, and provide some context on what I know, the engagement we had with the federal government, and why I have chosen to walk away from politics.

In November 2016, the announcement was made about formalizing a crude oil moratorium. The government seemed ready to impose a solution on our communities without real consultation. When I heard Minister Garneau mention that he had met with Lax Kw'alaams 52 times — and I'm hoping some of our members could hear this — I can tell you that this is actually not true. The two times I've been on the council, he met with us twice. He may have met with Mayor Helin on other matters, but to say that he met 52 times, I call tell you, is actually very incorrect.

The two times that I met with him, this is going back to the Crest Hotel. As I sat there, they imposed a solution on our communities without real, meaningful consultation. Minister Garneau said that he was putting it in place because: "My boss made a promise."

At the Crest Hotel, with many First Nations leaders in attendance, the minister asked people to raise their hands on whether they were for or against the moratorium. There was no discussion around what the options were from the leaders, or what approaches First Nations leaders wanted to see. The minister made it so that it was a choice for or against. All the while, our Coastal Marine Response Working Group was working with First Nations leaders, with the exception of a couple, who were invited at this table. Included were leaders and technical staff.

We were also asked if we would host a meeting in a coastal community. We had representation from leadership, technical staff, and we said we would love to do that. Unfortunately, when the tanker moratorium was announced, we became divided.

As to the impacts that I have noticed and witnessed, if the moratorium is passed as is, permanently legalizing this process, Canadians lose the right to decide their future, a right to provide options to protect our environment, the right to obtain

D'abord, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue sur le territoire côtier des Tsimshian des Premières Nations Lax Kw'alaams et Metlakatla.

Je m'appelle Chris Sankey. Je suis membre de la bande des Lax Kw'alaams et ancien conseiller. Je suis également homme d'affaires chez Blackfish Environmental. En 2015 et en 2016, j'étais coprésident du Groupe de travail sur l'intervention en cas d'urgence côtière.

Je vais commencer par le moratoire relatif aux pétroliers et vous donner un peu de contexte sur ce que je sais de l'engagement que nous avons pris auprès du gouvernement fédéral et la raison pour laquelle j'ai choisi d'abandonner la politique.

En novembre 2016, on a annoncé l'officialisation d'un moratoire relatif au transport du pétrole brut. Le gouvernement semblait prêt à imposer une solution à nos communautés sans avoir tenu de véritables consultations. Lorsque j'entends le ministre Garneau dire qu'il a rencontré 52 fois les Lax Kw'alaams — et j'aimerais que certains de nos membres puissent entendre cela —, je peux vous dire que ce n'est pas le cas. Les deux fois où j'ai siégé au conseil, il nous a rencontrés à deux reprises. Il a peut-être eu une réunion avec le maire Helin à propos d'autres questions, mais affirmer qu'il y a eu 52 rencontres, c'est inexact, ça, je peux vous le dire.

Les deux entretiens que j'ai eus avec lui ont eu lieu à l'hôtel Crest. Je l'ai entendu imposer une solution à nos communautés sans avoir tenu de véritables consultations. Le ministre Garneau a affirmé qu'il mettait en place cette solution parce que son parton avait fait une promesse.

À la réunion de l'hôtel Crest, à laquelle assistaient nombre de chefs des Premières Nations, le ministre a demandé aux gens de voter à main levée pour voir s'ils étaient pour ou contre le moratoire. On n'a tenu aucune discussion sur les autres options qu'auraient pu proposer les chefs des Premières Nations ou les approches qu'ils voulaient adopter. Le ministre a fait en sorte qu'il fallait qu'on soit pour ou contre le moratoire, alors que notre Groupe de travail sur l'intervention en cas d'urgence côtière travaillait avec les chefs de Premières Nations, à l'exception de deux ou trois, qui étaient invités aux pourparlers. Il y avait également des dirigeants et du personnel technique.

On nous a également demandé si nous pouvions organiser une réunion dans une communauté côtière. Des représentants des dirigeants et du personnel technique étaient présents, et nous avons répondu que nous serions ravis de le faire. Malheureusement, à l'annonce du moratoire relatif aux pétroliers, la division s'est installée entre nous.

Quant aux incidences que j'ai remarquées et dont j'ai été témoin, si le moratoire est adopté sous sa forme actuelle, ce qui légaliserait ce processus de manière permanente, les Canadiens perdront le droit de décider de leur avenir, de proposer des

employment, and more importantly, the right to be heard. This isn't just about moving Canada's resources to markets. We run the risk of losing something even greater, something even bigger than all of us, and that is our ability to work together as communities, provinces, and as a country.

We can't do this when we are divided. We cannot do this when the very foundation that we rely on is fractured. This is our opportunity to find common ground and work together.

With this proposed legislation, I have witnessed more division within our Indigenous communities than ever before. People are not distinguishing the difference between gas and oil. This process has put many leaders and decision makers in an extremely difficult situation. It is easy to say yes to the moratorium. Why? Because it's easier to go with the status quo to avoid the backlash and judgment of being pro-development. I have experienced every single one of those. I urge leaders who are for the moratorium to rethink their decision and find common ground to work together and solve these issues together.

It is quite evident that the government isn't prepared for when our communities say yes, to development. By all accounts, we have usually given the answer of no. First Nations people are angry, and they have a right to be. I don't blame the water protectors. I don't blame the protestors. They have every right to have concern for our environment.

However, this process has a lot to do with why there is more division within our country and within Indigenous communities. For far too long, we have been left out of Canada's economic agenda, until now.

This promise for a moratorium has carried over to gas, rail, and other port-related opportunities. When will it stop? The promise to implement the moratorium has and will create massive repercussions that no one can or will be able to stop, not even the government. First Nations are already at odds, and worse, threats continue to be made on both sides that are for and against. One day, I fear the threats will come to be a reality and I fear that someone is going to be seriously hurt. That's how bad I have seen it, that is how bad I have experienced it, and that's how bad it has become.

We talk about working together as a country. In our neighbouring province of Alberta — I'm a B.C. boy, I'm a coastal boy, and I do work out there — the suicide rate was up to 30 per cent or higher than average Canadian. Why? This, when me, growing up on the reserve, had witnessed so many suicides. Now, it's a tribute to so many environments and situations and the upbringing through residential school, but the fact remains

options pour protéger leur environnement, de trouver un emploi et, plus important encore, d'être entendus. Il ne s'agit pas seulement d'amener les ressources canadiennes dans des marchés. Nous courons le risque de perdre quelque chose plus important que nous tous : notre capacité de travailler ensemble en tant que communautés, provinces et pays.

Nous ne pouvons pas faire cela si nous sommes divisés et si le fondement même sur lequel nous nous appuyons est ébranlé. Nous avons maintenant l'occasion de trouver un terrain d'entente et de faire équipe.

La division règne plus que jamais au sein de nos communautés autochtones à cause du projet de loi proposé. Les gens ne font pas la différence entre le gaz et le pétrole. Ce processus a placé nombre de chefs et de décideurs dans une situation extrêmement difficile. Il est aisé de dire oui au moratoire. Pourquoi? Parce qu'il est plus facile de maintenir le statu quo afin d'éviter les réactions négatives et les jugements auxquels on fait face lorsqu'on est en faveur du développement. J'ai vécu toutes les réactions négatives et tous les jugements. Je prie les chefs qui sont en faveur du moratoire de repenser à leur décision et de trouver un terrain d'entente pour travailler et résoudre ces problèmes ensemble.

Il est assez évident que le gouvernement n'est pas préparé au moment où nos communautés diront oui au développement. De toute évidence, nous avons généralement répondu non. Les peuples autochtones sont en colère, à juste titre. Je ne blâme pas les protecteurs de l'eau ni les manifestants. Ils sont en droit de s'inquiéter de l'environnement.

Toutefois, la raison pour laquelle il y a plus de division au sein de notre pays et des communautés autochtones est largement attribuable à ce processus. On nous exclut depuis beaucoup trop longtemps du programme économique du Canada, et ce, jusqu'à maintenant.

La promesse d'un moratoire s'est étendue au gaz et au transport ferroviaire et à d'autres possibilités liées aux ports. Quand cela cessera-t-il? La promesse de mettre en œuvre un moratoire a entraîné et entraînera de graves répercussions que personne ici ne peut ou ne pourra atténuer, pas même le gouvernement. Les Premières Nations sont déjà en conflit, et pire encore, on continue de proférer des menaces des deux côtés en faveur et en défaveur du moratoire. Je crains que, un jour, ces menaces deviennent une réalité et que quelqu'un soit blessé grièvement. Voilà à quel point la situation a dégénéré; je l'ai vue et je l'ai vécue.

Nous parlons de travailler ensemble à l'échelle du pays. Dans notre province voisine, l'Alberta — je viens de la Colombie-Britannique et de la côte Ouest et je travaille dans cette région —, le taux de suicide est de 30 p. 100 supérieur à la moyenne canadienne, voire plus. Pourquoi? J'ai été témoin de nombreux suicides en grandissant sur la réserve. De nos jours, on attribue cela à de nombreux environnements et à de nombreuses

these people took their own lives. In Alberta, between 2013 and 2017, over 1,000 people took their own lives due to the economy.

Minister Carr once said to us, “Look at me. You and I have to make tough decisions.” I want the Minister and all of you to look at me. You and I have to make tough decisions every day, when we wake up. We look at our families, our friends, and our communities and think: How best can I give my family and community a fighting chance as we move into the future? This country, your country, our provinces, our home, they are your family, your friends, and your colleagues who have battled together and fought one another, but together we are stronger.

Lastly, I’ve learned this. I’ve learned that sometimes, and every once in a while, it’s better to keep the peace than be right. In this case, it’s imperative that we marry the two, look to amend or give options to the moratorium, and help bring this country and Indigenous communities back together. Thank you.

**The Chair:** Thank you very much, Mr. Sankey.

Senator Miville-Dechêne.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you for your testimonies.

Mr. Sankey, first of all, I am trying to reconcile your powerful speech and your title, Coastal Emergency Response Working Group. I don’t see the relationship; I’m sorry. Maybe it’s late. So if you could clarify that?

**Mr. Sankey:** Sure. In 2015, I and Ryan Leighton from Metlakatla formed an independent body to invite leaders from the coastal communities to come and sit in and talk about everything marine safety. It was unfortunately disrupted when the moratorium was announced, and in this meeting people were talking about everything marine safety to accommodate the lack of existing infrastructure, that we currently do not have, which is more resources when it comes to emergency response.

**Senator Miville-Dechêne:** Okay, so it’s more of a working group.

Ms. Brown, I just want to be clear. You said that the Haida Gwaii, or you personally — if you could clarify that — don’t want any vessels carrying liquefied natural gas going through your territorial waters. As you know, there is a project to that effect in Kitimat, so what are you planning to do?

situations et au fait d’avoir été élevé dans des pensionnats, mais il reste qu’il s’agit de personnes qui se sont enlevé la vie. En Alberta, entre 2013 et 2017, plus de 1 000 personnes se sont suicidées en raison de l’économie.

Le ministre Carr nous a déjà dit : « Écoutez-moi. Vous et moi devons prendre des décisions difficiles. » J’aimerais que le ministre Carr et vous tous m’écoutez. Vous et moi devons prendre des décisions difficiles tous les jours, dès que nous nous réveillons le matin. Nous regardons nos familles, nos amis et nos collectivités et nous nous posons la question suivante : comment puis-je donner une véritable chance à ma famille et à ma collectivité de s’en sortir dans l’avenir? Les gens de ce pays, de votre pays, de nos provinces, de notre patrie, ils sont votre famille, vos amis et vos collègues qui ont lutté ensemble et se sont affrontés les uns les autres, mais nous sommes plus forts ensemble.

Enfin, j’ai appris ce qui suit. Parfois, et de temps à autre, il est préférable de maintenir la paix que d’avoir raison. Dans le cas présent, il est essentiel de faire les deux : envisager des amendements ou de proposer des solutions de rechange au moratoire et aider à unir le pays et les communautés autochtones. Merci.

**Le président :** Merci beaucoup, monsieur Sankey.

Sénatrice Miville-Dechêne, vous avez la parole.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Merci de vos témoignages.

Monsieur Sankey, tout d’abord, j’essaie de faire le lien entre votre puissant discours et ce que vous faites au Groupe de travail sur l’intervention en cas d’urgence côtière. Je ne vois pas la relation entre les deux, je suis désolée. Il est peut-être tard. Pourriez-vous nous préciser cela?

**M. Sankey :** Certainement. En 2015, Ryan Leighton de Metlakatla et moi avons fondé un organisme indépendant pour inviter les chefs de communautés côtières à se réunir et à parler de tout ce qui touche la sécurité maritime. Cela a malheureusement été perturbé lorsqu’on a annoncé le moratoire, et, au cours de cette réunion, les gens parlaient de tout ce qui entoure la sécurité maritime pour combler le manque d’infrastructures existantes, ce qui exige plus de ressources lorsqu’il s’agit d’intervention d’urgence.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** D’accord, il s’agit plus d’un groupe de travail.

Mme Brown, je voulais juste clarifier les choses. Vous avez dit que Haida Gwaii, ou vous personnellement — si vous pouviez préciser cela —, ne voulait pas de navires qui transportent du gaz naturel liquéfié dans ses eaux territoriales. Comme vous le savez, il y a un tel projet à Kitimat, alors que prévoyez-vous faire?

**Ms. Brown:** Thank you for that question. It's a good one, and I will say at the outset that I'm not in any capacity, at this moment, to speak to what I or my group that I represent, Haida Gwaii CoAST, is prepared to do. But I can reiterate that, yes, that is the official position of my nation. The Council of the Haida Nation has passed that as a law.

CoAST stands for Communities Against Supertankers, and so that does extend both to oil and LNG tankers transiting through Haida waters.

**Senator Miville-Dechêne:** As you know, I'm not saying there's no risk, but obviously the ban doesn't extend to LNG, because it's less of a risk; it's not like an oil spill.

So what would you say to that? Zero risk for everything?

**Ms. Brown:** I am well aware that Bill C-48 does not include LNG tankers. I did state in my closing statement that this bill, in my opinion, and Haida Gwaii CoAST's opinion, does not go far enough, and it is with specific regard to that, yes.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you.

**The Chair:** Senator Patterson.

**Senator Patterson:** Mr. Nobels, you know the water; you've been a fisherman. I have learned about the port here, a little bit. I was told by the authority that one of the big appeals of this port and its reduction of risk is that there is a short distance to the open water, and that that distance is sheltered. We know about the spin-off benefits to this community, including Indigenous employment at the Port Authority.

I was really surprised to hear you say that the bill should go further and include refined oils. I understand some of them are now being developed by the Port Authority, propane and related products. Do you really think that the 500 ships that come in here a year, are at risk of an accident in this beautiful, sheltered harbour?

**Mr. Nobels:** Thank you for that question. In short, yes, they are endangering this harbour. I've lived in this area for the last four-and-a-half decades. I've fished for the last 35 years in this area, as well. I have great experience with the weather here.

As my colleague has pointed out, it was noted very clearly that this harbour is not the best anchoring sites. It has a very solid, hard bottom overlaid with a very thin layer of mud, which doesn't allow for a large vessel to maintain its spot in anchoring.

**Mme Brown :** Merci de la question. Elle est excellente, et je vais dire d'entrée de jeu que je ne suis pas du tout en mesure, à l'heure actuelle, de parler de mes intentions ou de celles du groupe que je représente, Haida Gwaii CoAST. Mais je peux répéter que, oui, c'est la position officielle de ma nation. Le Conseil de la Nation haïda a adopté une loi à cet égard.

CoAST signifie « Communities Against Supertankers », communautés contre les super pétroliers, et cela concerne les pétroliers et les navires GNL qui passent dans les eaux des Haïdas.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Comme vous le savez, je ne dis pas qu'il n'y a pas de risques, mais évidemment l'interdiction ne vise pas les navires GNL parce qu'ils posent moins de risques; ce n'est pas comme un déversement de pétrole.

Alors que répondez-vous à cela? Aucun risque pour tout?

**Mme Brown :** Je sais très bien que le projet de loi C-48 ne vise pas les navires GNL. J'ai affirmé à la fin de ma déclaration liminaire que ce projet de loi, à mon avis, et de l'avis de Haida Gwaii CoAST, ne va pas assez loin précisément à cet égard.

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

**Le président :** Sénateur Patterson, c'est à votre tour.

**Le sénateur Patterson :** Monsieur Nobels, vous connaissez la mer; vous avez été pêcheur. J'ai appris deux ou trois choses sur le port ici. L'autorité portuaire m'a dit qu'un des grands attraits du port et de sa réduction des risques, c'est qu'il se trouve près des eaux libres et que cette distance est abritée. Nous connaissons les retombées avantageuses pour cette communauté, y compris des emplois pour les Autochtones à l'autorité portuaire.

J'ai été très surpris de vous entendre dire que le projet de loi devrait aller plus loin et viser le pétrole raffiné. Je crois comprendre que l'autorité portuaire envisage d'interdire certains produits : le propane et les produits connexes. Pensez-vous vraiment que les 500 navires par année qui viennent ici posent un risque d'accident dans ce magnifique port abrité?

**M. Nobels :** Merci de la question. En résumé, oui, ils mettent en danger ce port. Je vis dans la région depuis 45 ans. J'y pêche depuis 35 ans. Je connais très bien les conditions météorologiques ici.

Comme ma collègue l'a souligné, il a été noté très clairement que ce port n'est pas la meilleure station d'ancrage. Le fond marin est dur et solide et est recouvert d'une très mince couche de boue, ce qui ne permet pas à un grand navire de demeurer au même point d'ancrage.



In terms of the position that we have taken, we've heard a lot here today about compromise, about finding that place of balance. We believe we have found that place of balance in Bill C-48. We have not pursued the other portions of this.

When we met with Minister Garneau a number of years ago with regard to this issue and started the discussions. At that time we were rather adamant that these other stocks should be a part of that discussion. But realizing that that was not a position that was going to go, we came to a place of compromise and we said, fine, we wish to address persistent oils as the major issue in terms of our coast and in the protection of it.

We understand that these other commodities also create issues for us, but they are issues that we are willing to at least deal with at the moment, and hopefully come to some understanding of, as we move forward. But initially it's these crude carriers that need to be kept from our coast.

As a commercial fisherman, I can attest to the violence of the weather that we experience here, and it's an incredible force to witness. I have spent time on the water, sitting in winds of over 118 knots in intensity. It's not something that you want to experience more than once, and it's something that goes on quite often.

We have ships coming into this area right now, container ships that are coming in here. Many of them come in with damage. They are coming through along the bottom end of the Charlottes. Some of the worst weather that we see is off the bottom end of Haida Gwaii. We have seas there that reach astronomical heights. We have huge pushes of water coming both north and south through that entrance, and I can attest to the violence of the weather that exists there.

So in the end, yes, we have a coast here that is extremely savage. It doesn't suffer fools well, and it will, in the end, cause an immense amount of grief if we allow these tankers to move into the area.

**Senator Patterson:** Mr. Sankey, you've talked about the divisiveness that has arisen from this debate with Indigenous communities, and maybe in the broader community, and unknown implications from its passage. I wonder if you would recommend that the voluntary ban has been in place, and I believe it's been respected. Would you recommend that, if the bill doesn't go ahead, the voluntary ban will continue to do its job, without causing the kind of rifts in communities that you've described?

**Mr. Sankey:** In order to mitigate risk and give those who are concerned peace of mind, I support the moratorium. But put a time frame on it so that you could go back and adequately

Pour ce qui est de la position que nous avons adoptée, nous avons beaucoup entendu parler ici aujourd'hui de compromis et de juste équilibre. Nous croyons que nous avons trouvé cet équilibre dans le projet de loi C-48. Nous n'avons pas donné suite aux autres parties du projet de loi.

Lorsque nous avons rencontré le ministre Garneau, il y a un certain nombre d'années concernant cette question, nous avons entamé des discussions. À l'époque, nous affirmions catégoriquement que d'autres stocks devraient faire l'objet des discussions. Lorsque nous avons compris que nous n'étions pas en mesure d'aller de l'avant, nous avons accepté un compromis et décidé d'aborder les hydrocarbures persistants comme enjeu principal en ce qui concerne notre côte et sa protection.

Nous comprenons que d'autres produits de base nous posent également des problèmes, mais ce sont au moins des problèmes que nous pouvons régler à l'heure actuelle et, espérons-le, comprendre dans l'avenir. Mais, au départ, ce sont les transporteurs de brut qui ne doivent pas s'approcher de notre côte.

En tant que pêcheur commercial, je peux témoigner de la violence des conditions météorologiques qui sévissent dans la région; elles possèdent une force incroyable. J'ai navigué en faisant face à des vents de plus de 118 nœuds. Ce n'est pas quelque chose qu'on veut vivre plus d'une fois, et ces vents sont assez courants.

Des porte-conteneurs circulent en ce moment dans notre région. Nombre d'entre eux sont endommagés. Ils passent dans la partie Sud des îles de la Reine-Charlotte. On observe certaines des pires conditions météorologiques dans le secteur Sud de Haida Gwaii. Des vagues à cet endroit atteignent une hauteur vertigineuse. D'énormes vagues de fond arrivent du nord et du sud dans ce point d'entrée, et je peux vous dire que les conditions météorologiques à cet endroit sont violentes.

Au bout du compte, oui, notre côte dans cette zone est extrêmement sauvage. On ne peut pas y faire l'imbécile, et elle finira par subir des dommages considérables si nous laissons les pétroliers passer dans cette zone.

**Le sénateur Patterson :** Monsieur Sankey, vous avez parlé de la division qui a découlé du débat tenu avec les communautés autochtones, peut-être dans la communauté en général, et des répercussions inconnues du passage de pétroliers. Je me demande si vous recommanderiez l'interdiction volontaire qui est en place et je crois qu'elle est respectée. Si le projet de loi ne va pas de l'avant, pensez-vous que l'interdiction volontaire se poursuivra sans causer le type de division dans les communautés que vous avez décrit?

**M. Sankey :** Afin d'atténuer les risques et de permettre aux personnes concernées d'avoir l'esprit tranquille, j'appuie le moratoire. Mais il faut imposer une limite de temps pour

consult with those who are looking for options to bring economic development to their communities.

In its existing form right now, it doesn't do that. It's for or against. If you want to talk about consultation, let's do consultation. From my experience, and what I witnessed in the conversations I've been in with Minister Garneau, the second meeting was all of 30 minutes and there was no discussion around options. There was a promise to be made, and I'm keeping it.

**The Chair:** Senator Simons.

**Senator Simons:** First of all, I want to say that, thanks to Mr. Nobels and Ms. Roth, I am now so hungry for salmon, and all I have in my purse is a banana. It will not be the same thing.

I was very moved by Mr. Sankey and Ms. Brown, as young leaders in your community. It was tremendous to hear from you both.

Mr. Sankey, you say that when you spoke to the minister, you wanted to discuss with him options or amendments and look for common ground. I don't know how much common ground there is to be found, but what options or amendments did you want to propose?

**Mr. Sankey:** It's entirely up to the leadership. I think that, right now, communities are at odds and people assume that discussions are taking place when they're really not, not in our particular area.

I'm telling you this from experience; that's not what's happening. I really believe that if we could get some sort of support back to the Coastal Emergency Response Working Group, it can help with the existing process. Within three months, I had every leader attend the meeting, with the exception of two, Skidegate and Nisga'a, who were invited. We had a representative from Old Massett who stated his position, that he was against a tanker project, an oil project, which was great because he brought a different perspective that a lot of people otherwise would have never thought about.

**The Chair:** Just so it's clear, he was against the tanker ban, or was he against an oil project?

**Mr. Sankey:** He was for the moratorium.

**The Chair:** Okay.

**Mr. Sankey:** He was for the moratorium. I want to make sure that's clear. He was there to represent his people, and he was very clear with the table that he was against any sort of oil project.

que l'on puisse retourner consulter de manière adéquate les gens qui cherchent des solutions afin de promouvoir le développement économique dans leurs communautés.

Dans sa forme actuelle, cela n'est pas prévu. Il faut être pour ou contre le moratoire. Si vous voulez parler de consultation, alors organisons des consultations. Ce que j'ai vécu et ce dont j'ai été témoin au cours des discussions auxquelles j'ai participé avec le ministre Garneau, c'est que la deuxième réunion a duré 30 minutes, et on n'a pas parlé des solutions. Il fallait faire une promesse, et je la respecte.

**Le président :** Sénatrice Simons, vous avez la parole.

**La sénatrice Simons :** Tout d'abord, j'aimerais dire que, grâce à M. Nobels et à Mme Roth, j'ai maintenant le goût de manger du saumon, et tout ce que j'ai dans mon sac à main, c'est une banane. Ce ne sera pas la même chose.

J'ai été très touchée par M. Sankey et Mme Brown, de jeunes chefs de file dans leur communauté. C'était formidable de vous entendre tous les deux.

Monsieur Sankey, vous avez dit que, lorsque vous avez parlé au ministre, vous vouliez discuter de solutions ou d'amendements et trouver un terrain d'entente. Je ne sais pas dans quelle mesure un terrain d'entente est possible, mais quelles solutions ou quels amendements vouliez-vous proposer?

**M. Sankey :** Cela revient entièrement aux chefs. Je crois que, en ce moment, les communautés sont divisées, et les gens supposent que des discussions ont lieu alors que ce n'est pas le cas, pas dans notre région.

Je vous dis cela en me fondant sur mon expérience; ce n'est pas ce qui se produit. Je crois vraiment que, si nous pouvions obtenir une certaine forme de soutien pour le Groupe de travail sur l'intervention en cas d'urgence côtière, cela pourrait aider le processus existant. En trois mois, tous les chefs ont assisté à la réunion, à l'exception de deux, ceux des Premières Nations Skidegate et Nisga'a, qui étaient invités. Un représentant de la Première Nation Old Massett a dit qu'il était contre un projet lié aux pétroliers, un projet lié au pétrole, ce qui était fantastique parce qu'il a apporté une perspective différente à laquelle nombre de personnes n'auraient jamais pensé.

**Le président :** Pour que ce soit clair, il était contre l'interdiction des pétroliers ou contre un projet pétrolier?

**M. Sankey :** Il était pour le moratoire.

**Le président :** D'accord.

**M. Sankey :** Il était en faveur du moratoire. Je veux m'assurer que c'est clair. Il assistait à la réunion pour représenter sa communauté et il a été catégorique avec les gens dans la salle : il était contre tout type de projet pétrolier.

However, what I'm saying is, around the table, people were agreeing to disagree, but we found that the common denominator was that everybody still wanted to protect the coast, whether you were for a project, or you weren't. Bringing the two groups to meet in the middle, to think of things they would have never thought of, it gave a different perspective.

And the table was honest, constructive, objective, and people had a safe place to talk about a proposed project that didn't exist. That's what the table's mandate was. We weren't there to make the decision on behalf of their communities or the leaders; we wanted to hear from the leaders, with their technical staff, and hear what they thought would work.

That's all I can say. It was very positive. Whether they were for or against, they felt safe to discuss a proposed project, to talk about oil without the fear of a backlash. I made it very clear that every leader has a right to an opinion, whether they are for or against.

**The Chair:** Senator MacDonald.

**Senator MacDonald:** A question for all of you, in terms of what we're discussing here today.

Mr. Nobels, you do a lot of fishing here around the harbour. I grew up in a fishing community. I've fished on the Grand Banks; a lot of my family has fished, on both sides of my family. A lot of shipping, too, a lot of people in the merchant marine.

When you talk about the risk of the harbour and the weather, you know, the weather is pretty tough in the North Atlantic, too. It's pretty tough weather, living in a marine environment. You mentioned the problem with anchorage, but this is a deepwater port. You could handle the largest vessels in the world, just as we can on the East Coast.

Wouldn't these vessels, when they came in, wouldn't they come in and wouldn't they be docked at a station for moving petroleum? They wouldn't really have to anchor. They wouldn't be out in the strait with a valve running out and feeding them, the way they do in the Bay of Fundy.

**Mr. Nobels:** The port and the proponents have informed us that their intent is to bring a ship in, dock it to the mooring facility, fill it, and then return to the sea. That may well be the case, but the reality is that we are also able to provide anchorages of convenience. So if a vessel leaving the dock here decides that it wishes to anchor and park itself for a period of time, there is no way to restrict that. That is just an anchor of

Toutefois, ce que je dis, c'est que les gens présents ne s'entendaient pas, mais nous avons constaté que le dénominateur commun, c'était que tout le monde voulait continuer à protéger la côte, qu'on soit pour ou contre un projet. Le fait d'amener les deux groupes à trouver un terrain d'entente, à examiner la situation sous un angle complètement différent a permis d'apporter une perspective différente.

Pendant la réunion, les gens étaient honnêtes, constructifs et objectifs et disposaient d'une tribune pour parler en toute sécurité d'un projet proposé qui n'existait pas. C'était le mandat de la réunion. Nous n'étions pas là pour prendre une décision au nom des communautés ou des chefs; nous voulions entendre les chefs et leur personnel technique et avoir leur opinion sur ce qui, à leur avis, pourrait fonctionner.

C'est tout ce que je peux dire. C'était très positif. Qu'ils soient pour ou contre, les gens se sont sentis à l'aise de discuter d'un projet proposé et de parler de pétrole sans craindre les réactions négatives. J'ai dit clairement que chaque chef avait le droit d'avoir une opinion, qu'elle soit en faveur ou en défaveur d'un projet.

**Le président :** Sénateur MacDonald, c'est à votre tour.

**Le sénateur MacDonald :** Ma question s'adresse à tous les témoins et elle porte sur ce dont nous discutons aujourd'hui.

Monsieur Nobels, vous pêchez beaucoup ici autour du port. J'ai grandi dans une communauté de pêcheurs. J'ai pêché dans les Grands Bancs; beaucoup de membres de ma parenté sont pêcheurs, des deux côtés de ma famille, alors que d'autres sont dans la marine marchande et font du transport de marchandises.

Vous avez parlé des risques que posent le port et les conditions météorologiques; vous savez, ces dernières sont également assez difficiles dans l'Atlantique Nord. Lorsqu'on vit dans un milieu marin, on fait face à de mauvaises conditions météorologiques. Vous avez mentionné le problème que pose l'ancrage, mais il s'agit d'un port en eau profonde. Il peut accueillir les plus grands navires au monde, tout comme sur la côte Est.

Ces navires, à leur arrivée, ne mouilleraient-ils pas dans une gare maritime servant au transport de pétrole? Ils n'auraient pas vraiment à jeter l'ancre. On ne les ravitaillerait pas au milieu du détroit comme on le fait dans la baie de Fundy.

**M. Nobels :** L'autorité portuaire et les promoteurs nous ont dit qu'ils souhaitaient faire accoster un navire à l'installation de mouillage, le remplir et le laisser repartir en mer. C'est peut-être bien le cas, mais la réalité, c'est que nous sommes également en mesure d'assurer des ancrages de convenance. Rien n'empêche un navire de quitter le quai, de jeter l'ancre et de demeurer sur place pendant une certaine période. C'est seulement un ancrage

convenience, and internationally that is something that we provide.

That being said —

**Senator MacDonald:** But they have that now, right?

**Mr. Nobels:** They have that now, yes. That is the reality, so we are stuck with that situation.

What we don't have is sufficient anchorages to allow for a vessel of this size to safely anchor. In the report that was provided initially when the studies were done, moorings were suggested as a possibility to put in to avert any incident of anchor dragging or any such grounding due to an anchoring situation.

The reality is that, as many have pointed out to you today, human error is a far more common instance than we wish to acknowledge. I would suggest to you that we are not willing to accept any level of risk, period, with regard to this. We do not believe that what we presently have is worth exchanging for a short-term economic gain, when we have at our doorstep a long-term, viable, sustainable economy and livelihood.

As you're heard here today from everyone around this table and in this room, we all live in part from this water. I live in a small community across the harbour here on Digby Island, where you came in on the airport; it's a place called Dodge Cove. We built the northern fleet. Over 1,200 vessels were built out of that community and put into the water here. The issue around the fishery here that you've heard today is a significant one. It's one that we did not design; it was one that was designed in Ottawa for us. It doesn't work for us. It doesn't work for our communities.

We have a substantial fishery here that we could generate massive amounts of economic opportunity through, but because of political constraints and policy directives, we are unable to achieve those goals. There are other who are benefiting very well from our fish stocks here, but it is not those of us who live here, sir.

**Senator MacDonald:** Well, you'll never get me to advocate more interference from Ottawa about anything. I think we all live with that on both sides of the country.

**Mr. Nobels:** That's true, and one of the things that you're hearing time and time again, is that, as people of place and as people who understand this place, we feel that we deserve and have a right to sit at the table to make these decisions. That has not been the case in the past, and it doesn't appear to be the case into the future.

de convenance, et c'est quelque chose que nous pouvons offrir à des navires qui viennent de partout dans le monde.

Cela dit...

**Le sénateur MacDonald :** Mais les navires peuvent faire cela à l'heure actuelle, n'est-ce pas?

**M. Nobels :** Oui, c'est exact. C'est la réalité, et nous sommes aux prises avec cette situation.

Nos points d'ancrage ne permettent pas à un navire de cette taille de jeter l'ancre de manière sécuritaire. Dans le rapport fourni initialement à la suite d'études, des corps d'amarrage ont été proposés comme possibilité pour éviter des ancres qui traînent sur le fond marin ou des échouements causés par un problème d'ancrage.

La réalité est que, comme de nombreuses personnes vous l'ont dit aujourd'hui, des erreurs humaines sont commises beaucoup plus souvent que nous voulons l'admettre. Je vous dirais que nous ne sommes pas disposés à accepter quelque niveau de risque que ce soit à cet égard. Nous croyons qu'il ne vaut pas la peine d'échanger ce que nous avons actuellement contre un gain économique à court terme, alors que nous avons à notre porte une économie et un gagne-pain viables et durables à long terme.

Comme vous l'avez entendu aujourd'hui de tout le monde ici présent, nous vivons tous en partie grâce à cette mer. Je demeure dans une petite communauté de l'autre côté du port, sur l'île Digby, où vous êtes arrivés en avion; l'endroit s'appelle Dodge Cove. Nous avons construit la flotte nordique. Plus de 1 200 navires ont été fabriqués et mis à l'eau dans cette communauté. La question dont on a discuté aujourd'hui concernant la pêche est importante. Nous n'avons pas eu notre mot à dire là-dessus; c'est Ottawa qui a décidé à notre place. Cela ne fonctionne pas pour nous ni pour nos communautés.

Nous avons un secteur de la pêche important dans la région, qui pourrait générer d'énormes retombées économiques, mais, à cause de contraintes et de directives politiques, nous sommes incapables d'atteindre ces objectifs. D'autres groupes profitent beaucoup de nos stocks de poissons, mais pas nous qui vivons ici, monsieur.

**Le sénateur MacDonald :** Eh bien, vous ne me ferez jamais dire qu'il faut plus d'ingérence d'Ottawa à propos de quoi que ce soit. Je crois que nous devons tous composer avec cela des deux côtés du pays.

**M. Nobels :** C'est vrai, et une des choses que vous entendez sans cesse, c'est que, comme peuple issu d'un territoire qu'il comprend bien, nous croyons que nous avons le droit d'être à la table et de prendre ces décisions. Cela n'a pas été le cas par le passé, et il semble que cela se répétera dans l'avenir.

Whether you support or do not support Bill C-48, the reality is that all of us are demanding far greater input into the process, whatever it is.

**The Chair:** Senator Gagné.

**Senator Gagné:** Mr. Nobels, you have spoken in favour of Bill C-48, but you question why the Minister of Transport had been granted the power to order exemptions to the moratorium. I was wondering under what circumstances, if any, would it be acceptable for the minister to exercise his exemption power.

**Mr. Nobels:** You know, I could not honestly answer that question. I'm not sure what that piece would be. I would hope that, if there is an instance where the minister is considering such an option, that he comes to the people of this region before he exercises that power.

**Senator Gagné:** Mr. Sankey, let's go back to the question of input, and also trying to reach a common ground and the importance of consultation. What I heard was that in the times that you did meet, you did agree to disagree.

For this particular bill, do you think there is space for compromise, or is it just a question of people who agree and people who do not agree?

**Mr. Sankey:** That's a very good question. Innovation and technology is changing all the time, and I'm proud to be a part of that. At the table, we left those decisions up to the leaders. It was one of those things where, if a project is going to come, if it's going to come into our backyard, should it come, how could we work together to find common ground where it benefits those who are for and those who are against.

When the moratorium was announced, we couldn't conclude and follow through for the rest of the year with regard to how best we could work with those who are for or against, and how a project could benefit those out in Haida Gwaii versus development taking place in the Coast Tsimshian territory only, and how a project could benefit those from Heiltsuk territory versus everything that's happening here in Prince Rupert.

The reality is there are only a few communities benefiting. I do have to agree, as a person who has been elected, it's hard to hear your friends say, "Well, I live in Hartley Bay. How can I take advantage of economic opportunity in Prince Rupert? I don't have a job."

And these are not just people that I walk by every day. These are people I've grown up with. These are people I know. But my mandate was our people first.

Qu'on soit pour ou contre le projet de loi C-48, la réalité, c'est que nous demandons tous de participer davantage au processus, quel qu'il soit.

**Le président :** Sénatrice Gagné, vous avez la parole.

**La sénatrice Gagné :** Monsieur Nobels, vous avez dit que vous étiez en faveur du projet de loi C-48, mais vous vous demandez pourquoi le ministre des Transports s'est vu octroyer le pouvoir de décréter des exemptions au moratoire. Dans quelles circonstances, le cas échéant, serait-il acceptable que le ministre exerce son pouvoir d'exemption?

**M. Nobels :** Vous savez, honnêtement, je ne peux pas répondre à cette question. Je ne suis pas certain de savoir dans quelle circonstance il pourrait le faire. J'espère que, s'il y a un contexte dans lequel le ministre envisage une telle option, il consulterait les gens de la région avant d'exercer ce pouvoir.

**La sénatrice Gagné :** Monsieur Sankey, revenons à la question de la participation, du terrain d'entente et de l'importance des consultations. Ce que j'ai entendu, c'est que, lors de la réunion, il n'y a pas eu d'entente.

Pour le présent projet de loi, croyez-vous qu'il est possible de trouver un compromis, ou y a-t-il seulement des personnes qui sont en faveur du projet de loi et d'autres qui ne le sont pas?

**M. Sankey :** C'est une excellente question. L'innovation et la technologie évoluent sans cesse, et je suis fier de faire partie de cette évolution. À la table, nous avons laissé les chefs prendre les décisions. C'est une de ces situations où, si on lance et réalise un projet chez nous, il faut trouver des façons de travailler ensemble afin de trouver un terrain d'entente qui permettrait à tout le monde, peu importe la position, d'en tirer profit.

Lorsqu'on a annoncé le moratoire, nous n'avons pas pu conclure et effectuer un suivi le restant de l'année pour trouver la meilleure façon de travailler avec les personnes qui étaient pour le projet et celles qui étaient contre. Nous n'avons pas pu déterminer la manière dont un projet pourrait bénéficier aux résidents de Haida Gwaii en comparaison du développement qui a lieu uniquement sur la côte du territoire des Tsimshian et la manière dont un projet pourrait profiter aux habitants du territoire des Heiltsuks au regard de tout ce qui se passe ici à Prince Rupert.

La réalité, c'est que seulement quelques communautés en profitent. Je dois convenir, en tant qu'élu, qu'il est difficile d'entendre mes amis dire : « Eh bien, je vis à Hartley Bay. Comment puis-je profiter des retombées économiques à Prince Rupert? Je n'ai pas d'emploi. »

Ce ne sont pas seulement des gens que je croise tous les jours. Ce sont les personnes avec qui j'ai grandi. Je les connais. Mais mon mandat est de tenir compte d'abord de notre peuple.

**The Chair:** Do you want to add to that, Ms. Brown? You indicated you wanted to say something.

**Ms. Brown:** I would like to add just quickly around nations agreeing and some disagreeing. And just to add further context, Haida Gwaii and the group that I represent does stand to be at the tail end of these projects. We are, essentially, having to accept, or we are being threatened with all of the risk and absolutely no benefit.

We're not talking about jobs in our communities. We're not talking about any kind of economic benefit that would be reaching us. All across the coast, I'm sure in all of your own homes, you've seen the impacts of boom and bust industries, and we have experienced that. On Haida Gwaii, we are looking at ways that we can start rebuilding a healthy community and healthy environments and sustainable economies that also incorporate our definitions of wealth, which aren't always tied to monetary value.

I just wanted to add that.

**The Chair:** Senator Smith.

**Senator Smith:** Ms. Brown, earlier when we had MLA Jennifer Rice here, I just read in her document she gave us: "Coastal communities are subsistence communities. When you live on \$250 a month, and you're a single mom with three children, and milk is \$10 a gallon, you simply cannot survive without the resources from the land and water."

When I saw that, I'm just thinking it tied to your question, or your recent dissertation you just gave us. How can you, as a young leader, help to change that mindset and the reality for that young single mom who has three kids and living off welfare at \$250 a month? What do the young people want?

We had young people come to Ottawa many times, Indigenous kids, and we talked about your expectations. The expectations of those young people coming to Ottawa are very high. I see this, and I say, "Is this the expectation that some of the younger people have, that you're just going to survive, and because it's nice and green — and it's beautiful; when you land here, you're breath taken by the colour and by just the immensity of nature." That's just a simple statement from a simple person.

But I'm just wondering, how do young leaders like yourself change that mindset? Or is this what many young people are thinking? How do you get out of that rut?

**Ms. Brown:** I'll answer that question. It's a great one, and I'm glad that, when you flew in and you landed — I'm assuming you had not been here before — you acknowledged and recognized

**Le président :** Voulez-vous ajouter une observation, madame Brown? Vous avez indiqué que vous vouliez dire quelque chose.

**Mme Brown :** J'aimerais ajouter brièvement qu'il y a des nations qui souscrivent au projet et d'autres qui n'y adhèrent pas. Et pour vous donner un peu plus de contexte, Haida Gwaii et le groupe que je représente se retrouvent à la fin de ces projets. Nous devons essentiellement accepter le projet ou nous devons assumer tous les risques sans aucun avantage.

Nous ne parlons pas d'emplois créés dans nos communautés ni de quelque retombée économique dont nous pourrions profiter. Tout le long de la côte, dans vos propres maisons, j'en suis certaine, vous avez constaté les répercussions des hauts et des bas des industries; nous avons tous vécu cela. À Haida Gwaii, nous cherchons des façons de pouvoir rebâtir une communauté et des environnements en santé et établir des économies durables qui intègrent également notre définition de la richesse, laquelle n'est pas toujours liée à une valeur monétaire.

Je tenais seulement à ajouter cela.

**Le président :** Sénateur Smith, c'est à vous.

**Le sénateur Smith :** Madame Brown, nous avons reçu plus tôt la députée Jennifer Rice, et je viens de lire ce qui suit dans un document qu'elle nous a remis : « Les collectivités côtières sont des collectivités de subsistance. Les mères célibataires avec trois enfants qui doivent vivre avec 250 \$ par mois ont besoin des ressources de la terre et de l'eau quand le lait coûte 10 \$ le gallon. »

Lorsque j'ai lu cet extrait, j'ai pensé que cela rejoignait votre question ou l'exposé que vous venez de nous présenter. Comment pouvez-vous, à titre de jeune chef de file, aider à changer cette mentalité et la réalité d'une jeune mère monoparentale qui a trois enfants et qui vit de prestations d'aide sociale de 250 \$ par mois? Que veulent les jeunes?

Nous avons reçu des jeunes à Ottawa à de nombreuses reprises, des jeunes autochtones, et nous avons discuté des attentes. Les attentes de ces jeunes qui viennent à Ottawa sont très élevées. Je vois cela et je me dis : « Est-ce ce à quoi les jeunes s'attendent? Pensent-ils survivre parce que l'endroit est paisible, vert et merveilleux? Lorsqu'on arrive ici, on a le souffle coupé par l'immensité de la nature. » Voilà l'humble opinion d'une personne ordinaire.

Mais je me pose la question suivante : comment de jeunes chefs de file comme vous pouvez changer cette mentalité? Ou s'agit-il de ce que pensent nombre de jeunes? Comment pouvez-vous vous sortir de ce bourbier?

**Mme Brown :** Je vais répondre à cette question. Elle est excellente, et je suis heureuse que, lorsque vous avez atterri ici — je suppose que c'est la première fois que vous venez dans

that you are in a very rich and very unique place, in a lot of ways.

**Senator Smith:** That's right.

**Ms. Brown:** As for your specific question, and \$250 a month and \$8 cartons of milk, I am not familiar with those statistics. But to speak to the question about what youth want, the youth whom I talk with, the youth who I am hearing from want a climate-stable future. They want to be living in a world where they can be relearning their languages, and I am going to trust that you are all familiar with the history of residential schools and the impacts that has had on us. That is the future that the youth on Haida Gwaii want.

They want to know that they're going to be able to continue to live off the land in the way that they have for thousands and thousands of years. They want self-determination, and they want to know that they can be completely independent, and they want to see what real reclamation of sovereignty looks like.

**The Chair:** Are they independent now?

**Ms. Brown:** "They" being?

**The Chair:** Your young people from your part of the country. Are they independent now?

**Ms. Brown:** Yes. I mean, on Haida Gwaii, we are absolutely unceded, untreated territory. We are independent. We do have our sovereignty and our independence, and we are looking at ways that we can continue to build sustainable economies that work for us.

**Senator Patterson:** Could I just have one more? I'm not trying to be stone-headed, because I don't think I am, but I think there's a realistic other benefit or base that young people need to have. They need to have some form of economic employment so that, you know, you can't live off nothing. You have to have the environment; it has to be very amenable. But at the same time you have to have the ability to survive and, when I say survive, hopefully have a half-decent place to live and you have at least some basic comforts.

I just want to make sure, and I'm trying to understand the mindset of young people. What do they look for besides having a beautiful climate and having the beautiful land? What about their lives in terms of trying to get something for themselves and their families?

**Ms. Brown:** To respond to your question in relation to this bill, passing Bill C-48 will ensure us the opportunity to build that future and to make sure that we're investing in our own communities, that we are the decision makers on what kinds

la région —, vous avez reconnu qu'il s'agissait d'un endroit très riche et tout à fait unique à de nombreux égards.

**Le sénateur Smith :** C'est exact.

**Mme Brown :** En ce qui a trait plus précisément à votre question, et aux prestations de 250 \$ par mois et au gallon de lait qui coûte 8 \$, je ne connais pas très bien ces statistiques. Quant à ce que les jeunes veulent, ceux à qui je parle, c'est un avenir avec un climat stable. Ils souhaitent vivre dans un monde où ils peuvent réapprendre leur langue, et je crois que vous connaissez tous l'histoire des pensionnats et des répercussions qu'ils ont eues sur nous. Voilà l'avenir auquel aspirent les jeunes de Haida Gwaii.

Ils veulent savoir qu'ils seront en mesure de continuer à vivre des produits de la terre comme nous l'avons fait depuis des milliers d'années. Ils souhaitent une autodétermination et une indépendance complète; ils veulent voir à quoi ressemble une véritable réaffirmation de la souveraineté.

**Le président :** Sont-ils indépendants à l'heure actuelle?

**Mme Brown :** Qui voulez-vous dire par « ils »?

**Le président :** Les jeunes de votre coin de pays. Sont-ils indépendants en ce moment?

**Mme Brown :** Oui. À Haida Gwaii, nous sommes absolument sur un territoire non cédé qui ne fait pas l'objet de traité. Nous sommes indépendants. Nous avons notre souveraineté et notre indépendance et nous cherchons des façons de continuer à bâtir des économies durables qui fonctionnent pour nous.

**Le sénateur Patterson :** Puis-je poser une autre question? Je n'essaie pas d'être têtue, parce que je ne crois pas que je le suis, mais je pense que les jeunes doivent pouvoir bénéficier de manière réaliste d'un autre avantage ou d'un autre fondement. Sur le plan économique, ils doivent pouvoir tirer parti d'une certaine forme de possibilité d'emploi, car, comme vous le savez, on ne peut pas vivre de rien. Il faut un environnement propice à cela. Mais, en même temps, on doit être en mesure de survivre et, lorsque je dis « survivre », j'espère que les gens de votre région disposent d'un logement à peu près raisonnable qui offre un confort élémentaire.

Je veux seulement m'assurer de comprendre la mentalité des jeunes. Que recherchent-ils en plus d'un climat agréable et d'un territoire magnifique? Que désirent-ils obtenir pour eux-mêmes et leur famille?

**Mme Brown :** Pour répondre à votre question au sujet du projet de loi, l'adoption du projet de loi C-48 nous donnera l'occasion de bâtir cet avenir et de nous assurer que nous investissons dans nos propres collectivités, que nous décidons

of projects we see in our communities, and we can define what kind of economic opportunities are sustainable to us.

**Senator Patterson:** Thank you.

**The Chair:** Okay. Senator Cormier.

**Senator Cormier:** Thank you, Mr. Chair. I will ask my two short questions in French.

[*Translation*]

Actually, my two questions are along the same lines as Senator Gagné's. My first question is for you. You specifically mentioned the bill when you said that you had reservations about the ministerial exemption.

Under the bill as drafted, the minister would be authorized to exempt an identified oil tanker from the prohibitions in section 4 where the cargo is essential for community or industry resupply or is otherwise in the public interest. An amendment has been added, stating that, after making the order, the minister must make it accessible to the public so that everyone is aware of his reasons for exempting an oil tanker.

So could you comment on this particular section? Do you agree with the current wording?

[*English*]

**Mr. Nobels:** Thank you for the question. If I recall correctly, and I'm rolling my memory back here a little a bit with regard to this, in terms of the exempt piece and the requirement by the minister to gazette that exemption and then put that gazette out so that it's noticed. I think, when we were in Ottawa presenting to the House of Commons Standing Committee on Transportation, the request at that time was that, when the Gazetting would be done for an exemption, that gazetting would be made broad, a broad announcement going out to the various communities that would be impacted by that, not just gazetted within Ottawa but fully around, so that everyone knew what the minister was expecting or attempting to do, and that, in turn, we could respond in some fashion to that.

Under the present system, if I understand it correctly, it's gazetted, but there is not a wide distribution of that gazetting. So unless you are following the Gazetting of pieces as it comes out of the legislation, you wouldn't even know that that has taken place.

So we request that be made far more public, and to a broader base.

sur le type de projets que nous voyons dans nos collectivités et que nous pouvons définir les possibilités économiques qui nous sont durables.

**Le sénateur Patterson :** Je vous remercie.

**Le président :** Très bien. Sénateur Cormier, vous avez la parole.

**Le sénateur Cormier :** Merci, monsieur le président. Je vais poser deux brèves questions.

[*Français*]

En fait, mes deux questions sont dans la même veine que celles de la sénatrice Gagné. Ma première question est pour vous. Vous parliez spécifiquement du projet de loi en disant que vous aviez des réserves en ce qui a trait à l'exemption qui serait accordée au ministre.

En vertu du projet de loi tel qu'il est rédigé, le ministre serait autorisé à exempter un pétrolier donné des interdictions mentionnées à l'article 4, lorsque la cargaison est essentielle au réapprovisionnement communautaire ou industriel ou est autrement dans l'intérêt public. On a ajouté un amendement qui dit que le ministre doit, après avoir pris l'arrêté, le rendre accessible au public pour que tous les citoyens puissent connaître les raisons pour lesquelles il a exempté un pétrolier.

J'aimerais donc vous entendre précisément sur cet article. Est-ce que le libellé actuel vous convient ou non?

[*Traduction*]

**M. Nobels :** Je vous remercie de votre question. Si je me souviens bien, je reviens un peu en arrière au sujet de l'exemption et de l'obligation du ministre de publier cette exemption dans la *Gazette du Canada*, puis de la faire paraître afin qu'elle soit vue de tous. Je pense que, lorsque nous étions à Ottawa pour comparaître devant le comité permanent des transports de la Chambre des communes, nous avions demandé à l'époque que, lorsqu'une exemption serait publiée dans la *Gazette du Canada*, cette publication soit diffusée à grande échelle et une annonce générale soit faite dans les diverses collectivités qui seraient touchées par l'exemption, non pas seulement à Ottawa, mais partout autour, de sorte que tout le monde sache ce à quoi le ministre s'attend ou ce qu'il essaie de faire et que, en retour, nous puissions réagir à cela de quelque façon.

Dans le système actuel, si j'ai bien compris, elle est publiée dans la *Gazette du Canada*, mais il n'y a pas une large diffusion de cette publication. Donc, à moins que vous ne suiviez les publications dans la *Gazette du Canada* d'articles découlant de la législation, vous ne sauriez même pas que cela s'est passé.

Nous demandons donc que l'exemption soit rendue accessible au public de façon plus large.



**Senator Cormier:** I think that's what is written here, so thank you very much.

[Translation]

Mr. Sankey, I have a question for you. I understand that you are very frustrated because there has been no real consultation on this bill and it is deeply divisive for your community.

In your opinion, in order to continue the conversation and, potentially, the consultation, would including a provision on the requirement to review the bill on a fixed date be appropriate? Would it be better if there were a provision saying that the bill should be reviewed periodically to take into account technological advances, product refinement or changes in the situation? In your opinion, would this enable us to continue a conversation about the issues affecting the moratorium?

[English]

**Mr. Sankey:** Yes. I think that it gives us time to review all options. I think people want peace of mind that their coastlines are going to be protected. I think that it gives the ability to take a look at what innovation and technology is out there, which there is.

It also gives leaders an opportunity to go to their respective communities, because I don't feel there was enough conversation with our members. There was not enough conversation where people could be heard to express their written or verbal views. There was not enough communication within the community so that they could stand up and be heard.

I don't think they have had the choice. It's either you're for or against, and they never had an opportunity to talk about it. People are going to say no, because I don't believe that everything has been fully presented. Even if they still say no, at least give the process a chance for options.

You know, people want to talk about sustainable economies. I started off after my speech, because I know I didn't have a lot of time, saying over 1,000 people took their own lives in Alberta because the economy tanked. Do I believe that we have a responsibility to all of Canada? Yes, but I also believe that we have a responsibility to our members.

Innovation and technology are changing, and a lot of stuff we are fortunate to be involved with. We are moving to sustainable economies such as land-based closed containment.

**Le sénateur Cormier :** Je pense que c'est ce qui est écrit ici, alors merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Sankey, j'ai une question pour vous. Je comprends que vous éprouvez beaucoup de frustration, parce qu'il n'y a pas eu de réelles consultations autour de ce projet de loi et que celui-ci divise profondément votre communauté.

À votre avis, dans le but de poursuivre la conversation et, potentiellement, la consultation, est-ce que l'inclusion d'une disposition sur l'obligation de réviser le projet de loi à date fixe serait pertinente? Serait-ce préférable s'il y avait une disposition qui précisait que le projet de loi doit être révisé de manière périodique, afin de tenir compte des progrès technologiques, du raffinement des produits ou des changements dans la situation? Selon vous, cela permettrait-il de poursuivre une conversation autour des enjeux qui touchent ce moratoire?

[Traduction]

**M. Sankey :** Oui. Je pense que cela nous donne le temps d'examiner toutes les options. Je pense que les gens veulent la tranquillité d'esprit en sachant que leurs côtes seront protégées. Je pense que cela permet d'être à l'affût de l'innovation et de la technologie, qui sont effectivement présentes.

Cela donne aussi aux dirigeants l'occasion de se rendre dans leurs collectivités respectives, parce que je ne pense pas qu'il y a eu suffisamment de conversations avec nos membres. Il n'y a pas eu suffisamment de conversations dans le cadre desquelles les gens pouvaient exprimer leurs opinions par écrit ou de vive voix et être entendus. Il n'y a pas eu suffisamment de communication au sein de la collectivité pour que ses membres puissent se lever et se faire entendre.

Je ne pense pas qu'ils ont eu le choix. Soit ils étaient en faveur soit ils étaient contre, et ils n'ont jamais eu l'occasion d'en discuter. Les gens diront non parce que je ne crois pas que tout ait été pleinement présenté. Même s'ils disent encore non, donnez au moins une chance, dans le cadre du processus, de trouver des options.

Vous savez, les gens veulent parler d'économies durables. J'ai commencé après mon discours, parce que je sais que je n'avais pas beaucoup de temps, à dire que plus de 1 000 personnes se sont suicidées en Alberta parce que l'économie a chuté. Est-ce que je crois que nous avons une responsabilité envers l'ensemble du Canada? Oui, mais je crois aussi que nous avons une responsabilité envers nos membres.

L'innovation et la technologie changent, et nous avons la chance de participer à beaucoup de choses. Nous nous dirigeons vers des économies durables, comme l'élevage en parcs clos terrestres.

**Senator Cormier:** I just want to know, would you have an idea as to when we should have that revision of the law, when it becomes law? It should be a revision at, what, every five years, every 10 years? Do you have an idea? Do you have a suggestion?

**Mr. Sankey:** I don't believe in a lifetime ban, because things change. Innovation changes. I believe that, to satisfy both sides, put a time frame on it. Put the moratorium in. Let's revisit it. Let's go through the process of understanding what's happening globally in the next three to five years. But I don't recommend a lifetime ban, because someone, somewhere, right now is working on innovation. The safety of the product, how it's being done, has significantly changed from what happened in Valdez, for example.

**The Chair:** Senator Patterson.

**Senator Patterson:** Ms. Brown, thank you for your testimony. I was struck when you said, "As Indigenous People, we can define what economic opportunities are beneficial to us." I think I quoted you correctly. I wrote that down.

So what I'd like to ask you is this. There is an Indigenous Nation to the north of Haida Gwaii, the Nisga'a, who tell us they are eager to benefit from opportunities to supply the energy-hungry Asian markets, and they say they are a self-governing nation, they have a rigorous environmental and regulatory regimes.

So I guess I'd like to ask you this. Would you say that, as Indigenous people like the Haida, the Nisga'a, too, have the right to define what economic opportunities are beneficial to them?

**Ms. Brown:** Thank you for that question. It's a great one. Among many of the rights, of course, we have the right to determine what is best for our communities and for our nations and for our territories. The key piece that I would highlight, which I'm sure you are familiar with, is the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples that I mentioned briefly.

There are several articles that reference free, prior, and informed consent, and so, as independent sovereign Indigenous nations, we all have the right to free, prior, and informed consent.

**The Chair:** So you are saying that you have the right to say no, even though it doesn't have anything to do with your territory?

**Ms. Brown:** If my territory stands to be impacted, absolutely, I do have a right to respond to that. And free from any kind of coercion, any kind of threats, with all of the information that I

**Le sénateur Cormier :** Savez-vous quand nous devrions procéder à cette révision de la loi, quand elle sera adoptée? La révision devrait-elle être faite, par exemple, tous les 5 ans ou tous les 10 ans? En avez-vous une idée? Avez-vous des suggestions à faire?

**M. Sankey :** Je ne crois pas à une interdiction à vie, parce que les choses changent. L'innovation change. Je crois que, pour satisfaire les deux parties, il faut fixer un délai, imposer un moratoire. Revoyons-le. Essayons de comprendre ce qui se passera à l'échelle mondiale au cours des trois à cinq prochaines années. Cependant, je ne recommande pas une interdiction à vie, parce que quelqu'un, quelque part, travaille actuellement sur l'innovation. La sûreté du produit et la façon dont il est fabriqué ont beaucoup changé depuis ce qui s'est passé à Valdez, par exemple.

**Le président :** Sénateur Patterson, vous avez la parole.

**Le sénateur Patterson :** Madame Brown, merci de votre témoignage. J'ai été frappé lorsque vous avez dit : « En tant qu'Autochtones, nous pouvons définir les possibilités économiques qui nous sont bénéfiques. » Je crois que je vous ai citée correctement. Je l'avais écrit.

J'aimerais donc vous demander ceci. Il y a une nation autochtone au nord de Haida Gwaii, les Nisga'a, qui nous dit qu'elle est impatiente de profiter des possibilités d'approvisionnement des marchés asiatiques avides d'énergie et elle dit être une nation autonome ayant des régimes environnemental et réglementaire rigoureux.

Par conséquent, je souhaiterais vous poser la question suivante. Diriez-vous que, en tant qu'Autochtones comme les Haïdas, les Nisga'as ont aussi le droit de définir les possibilités économiques qui leur sont bénéfiques?

**Mme Brown :** Je vous remercie de cette question. Elle est excellente. Parmi les nombreux droits, bien sûr, nous avons le droit de déterminer ce qui est le mieux pour nos collectivités, pour nos nations et pour nos territoires. Le principal élément que je voudrais souligner, que vous connaissez certainement, est la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, dont j'ai parlé brièvement.

Il y a plusieurs articles qui font référence au consentement préalable, donné librement et en connaissance de cause, et, par conséquent, en tant que nations autochtones souveraines et indépendantes, nous avons tous le droit à ce consentement.

**Le président :** Vous dites donc que vous avez le droit de dire non, même si cela ne concerne aucunement votre territoire?

**Mme Brown :** Si mon territoire risque d'être touché, absolument, j'ai le droit d'y réagir, et ce, libre de toute forme de coercition, de toute menace et en disposant de toute

need to make an informed decision, I have the right, and that needs to be respected, to consent to that or not to consent to that, yes.

**The Chair:** Even though it hurts the other nation?

**Senator Patterson:** I guess that question was, would you say that of the Nisga'a even though they make take a different position than the Haida Gwaii?

**Ms. Brown:** Absolutely. I have no right to comment on what any other nation decides is best for them or their community.

**Senator Patterson:** One thing I'm also curious about, because I live in a region of 25 coastal communities that's very dark and cold, solely dependent on diesel. I was intrigued. Did I understand you to say that the Haida had passed a law to prohibit the transport of refined products to coastal communities?

**Ms. Brown:** The bulk transport of fossil fuels, yes. That includes LNG tankers. That does not include diesel transport, which is where I see you going with this question.

**The Chair:** Except to your place.

**Ms. Brown:** Bulk transport. We're talking about scale.

**Senator Patterson:** Thank you.

**The Chair:** Thank you so much, senators, and witnesses.

Before we say goodbye to our witnesses, and I want it for the record, I want to thank the people of Prince Rupert for welcoming us so warmly. I want to thank all the impassioned presenters. Even though I disagreed with some of them, I thought their arguments were solid. We had a little bit of tense debate here and there, but it was impassioned and it was a very Canadian kind of day, I think.

So I want to thank everybody for their presentations, and I want to thank all the people for their hospitality. With that, the meeting is adjourned.

(The committee adjourned.)

l'information dont j'ai besoin pour prendre une décision éclairée. J'ai le droit, en effet, d'y consentir ou non, et ce droit doit être respecté.

**Le président :** Même si cela fait du tort à l'autre nation?

**Le sénateur Patterson :** Je suppose que la question était la suivante : diriez-vous cela des Nisga'as, même s'ils adoptent une position différente de celle des gens de Haida Gwaii?

**Mme Brown :** Absolument. Je n'ai pas le droit de faire des commentaires sur ce qu'une autre nation décide quant à ce qui est le mieux pour elle ou sa collectivité.

**Le sénateur Patterson :** Il y a autre chose qui m'intrigue, car je vis dans une région très sombre et froide où 25 collectivités côtières dépendent uniquement du diesel. J'étais intrigué. Est-ce que j'ai bien compris que vous avez dit que les Haïdas avaient adopté une loi interdisant le transport de produits raffinés vers les collectivités côtières?

**Mme Brown :** Le transport de masse de combustibles fossiles, oui. Cela inclut les méthaniers. Cela n'inclut pas le transport de carburant diesel, et je crois que c'est là où vous voulez en venir avec cette question.

**Le président :** Sauf chez vous.

**Mme Brown :** Le transport de masse. On parle de grandes quantités.

**Le sénateur Patterson :** Je vous remercie.

**Le président :** Merci beaucoup aux sénateurs et aux témoins.

Avant de dire au revoir à nos témoins, et je tiens à le dire officiellement, je veux remercier les habitants de Prince Rupert de leur accueil si chaleureux. Je remercie tous les intervenants passionnés. Même si je n'étais pas d'accord avec certains d'entre eux, j'ai trouvé leurs arguments solides. Nous avons eu un débat un peu tendu à certains moments, mais c'était une journée remplie de passion et très typique du Canada, à mon avis.

Par conséquent, je tiens à remercier tous les témoins de leur exposé ainsi que tous les gens de leur hospitalité. Sur ce, la séance est levée.

(La séance est levée.)

**EVIDENCE**

TERRACE, Wednesday, April 17, 2019

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

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

[*English*]

**The Chair:** Today, we continue 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.

We are honoured to be in Terrace this morning to hear from witnesses on this bill. Before we begin, I will ask all senators to introduce themselves.

**Senator Cormier:** René Cormier, New Brunswick.

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

**Senator Dasko:** Donna Dasko, Ontario.

**Senator Simons:** Paula Simons, Treaty 6 territory, Alberta, straight down Highway 16 in Edmonton.

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

**Senator Smith:** Larry Smith, Quebec.

**Senator Miville-Dechêne:** Julie Miville-Dechêne, Quebec.

**The Chair:** I am David Tkachuk, Saskatchewan, and chair of the committee.

For our first panel this morning, we are pleased to welcome, from Gitanyow Hereditary Chiefs, Joel Starlund, Executive Director; from Kitsumkalum Band, Don Roberts, Chief Councillor; and from Haisla Nation, Crystal Smith, Chief Councillor. She has with her another guest who will not be testifying but will be available if she needs some assistance.

Welcome, witnesses, and thank you for attending our meeting. We will now start with Joel Starlund.

**TÉMOIGNAGES**

TERRACE, le mercredi 17 avril 2019

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

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

[*Traduction*]

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

Nous sommes honorés de siéger à Terrace ce matin pour entendre le point de vue des témoins sur ce projet de loi. Mais tout d'abord, j'invite tous les sénateurs à se présenter.

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

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

**La sénatrice Dasko :** Donna Dasko, de l'Ontario.

**La sénatrice Simons :** Paula Simons, du territoire visé par le Traité n<sup>o</sup> 6, en Alberta, sur la route 16, à Edmonton.

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

**Le sénateur Smith :** Larry Smith, du Québec.

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

**Le président :** Je m'appelle David Tkachuk, je viens de la Saskatchewan et je préside le comité.

Voici notre premier groupe de témoins de ce matin. Nous avons le plaisir d'accueillir Joel Starlund, directeur général, Chefs héréditaires Gitanyow; Don Roberts, conseiller en chef de la bande de Kitsumkalum; Crystal Smith, conseillère en chef de la nation Haisla. Elle est accompagnée d'un autre invité qui ne témoignera pas, mais qui pourra lui venir en aide au besoin.

Je souhaite la bienvenue aux témoins et les remercie d'avoir accepté de comparaître. Nous entendrons tout d'abord Joel Starlund.

**Joel Starlund, Executive Director, Gitanyow Hereditary Chiefs:** Good morning. I would like to thank the Senate for taking time to meet with us today. We are here to support the Coastal First Nations Allied Tribes of the Lax Kw'Alaams, Gitga'at, Heiltsuk, Haida and those nations on the coast directly affected through their marine and terrestrial territories that have taken the position to protect those territories from potential spills and malfunctions resulting from crude oil tankers stopping or unloading cargo at ports along British Columbia's North Coast.

Since 1985, when an informal voluntary band was established, a lot has changed. As a result, we have even more reason to protect the coast. We have seen overfishing, mismanagement of our fisheries, climate change, ocean warming and habitat destruction in critical spawning areas. To reopen the question of whether or not to allow oil tankers on our coast is to blatantly ignore the years of scientific study and careful conservation that Coastal First Nations and upriver nations have led.

Gitanyow rely on salmon from both the Nass and Skeena watersheds. We harvest up to 11,000 sockeye and 1,000 Chinook annually, which sustains our people with organic protein. The majority of our members consume salmon and other traditional foods at least two to three times per week, and many consume them daily. The transmission of cultural knowledge is not possible without healthy and abundant salmon stocks.

In addition to the potential risk of oil spills, Gitanyow is greatly concerned about the ongoing impacts felt in our territory due to climate change, which has caused lower snow pack, hotter and dryer summers, unprecedented drought conditions, and low to negligible flows during critical spawning periods.

In 2013 and 2017, we have seen unprecedented closures of food, social and ceremonial fisheries in both the Skeena and the Nass rivers. Meziadin, a major tributary of the Nass within Gitanyow territory, has failed to meet its escapement goals in the past 12 out of 20 years and produces two-thirds of the Nass sockeye.

While we are a small nation impacted by colonial governments overriding our concerns and decisions about climate change, we nonetheless continue to demand climate action from federal and provincial partners to do everything in our collective power to prevent further impact on our water, fish and wildlife resulting from an unchecked fossil fuel industry.

**Joel Starlund, directeur général, Chefs héréditaires Gitanyow :** Bonjour. Je remercie le Sénat de bien vouloir prendre le temps de nous accueillir. Nous sommes ici pour appuyer les tribus alliées des Premières Nations côtières de Lax Kw'alaams, des Gitga'at, des Heiltsuks, des Haïdas et des nations de la côte qui sont directement touchées dans leurs territoires marins et terrestres et qui ont décidé de protéger ces territoires contre les risques de déversement et de défaillance des pétroliers qui font escale ou déchargent des marchandises dans les ports de la côte nord de la Colombie-Britannique.

Depuis 1985, année où une bande non officielle a été créée, bien des choses ont changé, et nous avons encore plus de raisons de protéger la côte. Nous avons été témoins de la surpêche, de la mauvaise gestion des pêches, des changements climatiques, du réchauffement des océans et de la destruction de l'habitat dans des frayères essentielles. Poser de nouveau la question de l'autorisation de la circulation des pétroliers le long de notre côte, c'est faire complètement abstraction des études scientifiques menées et des efforts minutieux déployés pendant de longues années par les Premières Nations côtières et des nations qui vivent en amont le long des cours d'eau.

Nous, de la bande de Gitanyow, dépendons du saumon des bassins hydrographiques du Nass et de la Skeena. Notre récolte annuelle peut atteindre 11 000 saumons rouges et 1 000 saumons quinnats, qui sont une source de protéines pour notre population. La majorité de nos membres consomment du saumon et d'autres aliments traditionnels au moins deux ou trois fois par semaine, et beaucoup en consomment tous les jours. La transmission des connaissances culturelles n'est pas possible sans des stocks de saumon sains et abondants.

Outre les risques de déversement de pétrole, la bande de Gitanyow est très préoccupée par les répercussions actuelles des changements climatiques sur son territoire : diminution de l'enneigement, étés plus chauds et plus secs, conditions de sécheresse sans précédent et débit de faible à négligeable pendant les périodes critiques de frai.

En 2013 et en 2017, nous avons assisté à des fermetures sans précédent des pêches vivrière, sociale et rituelle dans les rivières Skeena et Nass. Pendant 12 des 20 dernières années, la Meziadin, un affluent important du Nass, sur le territoire de la bande de Gitanyow, n'a pas atteint ses objectifs d'échappées. Or, elle produit les deux tiers du saumon rouge du Nass.

Bien que nous soyons une petite nation qui a subi l'impact de gouvernements coloniaux qui ont passé outre à nos préoccupations et à nos décisions relatives aux changements climatiques, nous continuons de réclamer des partenaires fédéraux et provinciaux des mesures de lutte contre les changements climatiques. Nous voulons qu'ils fassent tout ce qui est en leur pouvoir collectif pour empêcher qu'une industrie des combustibles fossiles non contrôlée n'ait d'autres répercussions sur nos ressources hydriques, halieutiques et fauniques.

Salmon is an economic driver to all of our local economies. Skeena salmon generates \$100 million annually. Nass salmon generates \$9 million annually. According to the government reports in the 2016 IFMP, the processing of wild salmon generates \$15 million in wages annually in British Columbia. It has an export market value of \$100 million annually. Processed salmon represents one-quarter of the processed seafood within British Columbia and annually produces \$1.3 billion in British Columbia. This is an example of a sustainable economy, if managed and protected properly, that can provide for future generations in perpetuity.

Today, you will hear from several individuals who are not concerned about those risks. They may feel that gambling our grandchildren's future is acceptable to further this generation's economic goals. Unfortunately, I am one of the few voices that you will hear today asking you to exercise caution. There are many who could not be here today because they were denied an invitation to speak. Two of those groups have provided letters of support, which I have here today and will be providing to you. One is from the Skeena Fisheries Commission, an umbrella organization that represents the Gitksan, Wet'suwet'en and Tsimshian nations. The other is from the Friends of Morice-Bulkley Valley.

To set the record straight on Gitanyow's position on a proposed Eagle Spirit Energy pipeline and associated tanker traffic, in 2014 Chief Gwaslam wrote to the president of Eagle Spirit Energy Holding stating opposition to any oil pipeline through Gwaslam territory. This was supported by other Gitanyow Wilp. He stated that an oil pipeline would violate the principle in our law of Gwelx ye'enst, the right and responsibility to ensure that the territory is passed on in a sustainable manner from one generation to the next. For this company to continue to misrepresent the support the project has among the Northwest Coast First Nations is damaging to the integrity and reputation of that company and to the leaders who support them.

As an Indigenous government acting in our own capacity as hereditary leaders, Gitanyow takes the responsibility to make decisions that will not deprive our future generations of their right to healthy land, environment and a sustainable economy. Going back to at least 2008, Gitanyow has expressed consistent support for the Coastal First Nations and their tanker ban. We continue to do so today, and we will continue to do so in the future. Thank you.

**Don Roberts, Chief Councillor, Kitsumkalum Band:** I thank the Senate Committee for coming here on Bill C-48, the oil tanker moratorium act. This is the territory of the Kitsumkalum and part of the Tsimshian Nation. Protocol must be

Le saumon est un moteur économique dans toutes nos économies locales. Le saumon de la Skeena rapporte 100 millions de dollars par année et celui du Nass 9 millions de dollars par année. Selon les rapports du gouvernement, dans le PGIP de 2016, la transformation du saumon sauvage rapporte 15 millions de dollars en salaires par année en Colombie-Britannique. Sa valeur marchande sur les marchés d'exportation s'élève à 100 millions de dollars par année. Le saumon transformé représente le quart des produits de la mer transformés en Colombie-Britannique et rapporte 1,3 milliard de dollars par année en Colombie-Britannique. C'est un exemple d'économie durable, pour peu qu'elle soit bien gérée et bien protégée, et elle peut faire vivre les générations futures à perpétuité.

Aujourd'hui, vous allez entendre plusieurs témoins qui ne s'embarrassent pas de ces préoccupations. Ils estiment peut-être qu'il est acceptable de risquer l'avenir de nos petits-enfants pour servir les objectifs économiques de la génération actuelle. Malheureusement, je suis l'une des rares voix que vous entendrez aujourd'hui vous inciter à la prudence. Il y en a beaucoup qui ne pouvaient pas être ici aujourd'hui parce qu'on leur a refusé une invitation à comparaître. Deux de ces groupes ont rédigé des lettres d'appui, que j'ai ici et que je vous remettrai. L'un est de la Skeena Fisheries Commission, un organisme-cadre qui représente les nations Gitksan, Wet'suwet'en et Tsimshian. L'autre vient du groupe Friends of Morice-Bulkley Valley.

J'ai une mise au point à faire au sujet de la position de la bande de Gitanyow sur le projet de pipeline d'Eagle Spirit Energy et de la circulation de pétroliers qu'il entraînerait. En 2014, le chef Gwaslam a écrit au président de l'Eagle Spirit Energy Holding pour lui faire part de son opposition à tout pipeline qui traverserait le territoire Gwaslam. Cette position a été appuyée par d'autres Gitanyow wilps. Il a déclaré qu'un oléoduc violerait le principe de la loi Gwelx ye'enst, c'est-à-dire le droit et la responsabilité de veiller à ce que le territoire soit transmis de façon durable d'une génération à l'autre. Le fait que cette entreprise continue de présenter sous un faux jour le soutien que le projet reçoit parmi les Premières Nations de la côte nord-ouest nuit à l'intégrité et à la réputation de cette entreprise et des dirigeants qui l'appuient.

En tant que gouvernement autochtone agissant à titre de chefs héréditaires, Gitanyow assume la responsabilité de prendre des décisions qui ne priveront pas les générations futures de leur droit à une terre et à un environnement sains et à une économie durable. Depuis au moins 2008, la bande de Gitanyow donne un appui indéfectible aux Premières Nations côtières et à leur interdiction relative aux pétroliers. Elle maintient aujourd'hui cette position et la maintiendra à l'avenir. Merci.

**Don Roberts, conseiller en chef de la bande de Kitsumkalum :** Je remercie le comité sénatorial de s'être déplacé pour discuter avec nous du projet de loi C-48, Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers. Il s'agit ici du territoire de

done on opening, that is welcoming who is here. That didn't happen. I'll move on. Furthermore, this is not a consultation. These are five minutes of time to speak to a major oil tanker on the North Coast of the Tsimshian is an unrealistic act against our section 35 constitutional title and rights.

*Sm'oogyet, sgyidmna'a, smgigyet,* Canadian Senate Committee. My name is Sm'oogyit Wiidildal, Waap Lagaax/Gisbutwada, Kitsumkalum, originating from the northern Hecate Strait, Chatham Sound, Granville Channel, Lower Skeena River, Ecstall River, and Kitsumkalum, the territory my chief title holds. I am elected chief for a seventh term now. Kitsumkalum is one of the original tribes of the Tsimshian Nation people of the Skeena River that has four Waap groups: Gisbutwada, Ganhada, Laxsgiik and Laxgibuu, which must all be consulted. The Kitsumkalum four Waap territories range from inside the Skeena River and marine coast of the Tsimshian Peninsula. There are 14 tribes now and seven villages that make up the Tsimshian Nation. The other villages are Kitselas, Metlakatla, Lax Kw'Alaams, Kitkatla, Gitga'at and Klemtu.

Tsimshian Nation are a people of the Skeena River and the North Coast of British Columbia. Altogether, we own approximately one-third of the British Columbia coast. Kitsumkalum lives off the sea, river and lands. The Waap or territory I speak about is called the Laxyuup. In each trapping and harvest area each group has responsibilities for those waters and lands. We have the protection of section 35 of the Constitution and the Tsimshian Ayaawx, the laws of the Tsimshian Nation's constitution. We follow the seasons yearly in and out with our food harvest and economic commercial fisheries. Ocean tankers are a risk. We are situated like the points of a star. The tide and winds go in every direction. All oceans pull into the rivers two times per day. Tides never wait for anybody. Where we were in Rupert yesterday, that's an inlet. If something were to happen there when the tide comes in, it comes all the way in and then goes all the way up the river twice a day.

From what I heard yesterday, Canada and British Columbia aren't even close to having equipment to clean up oil spills on the ocean or river. I heard yesterday that the best in all of Canada is a 3 per cent cleanup and 15 per cent in the overall world. I saw on the Knowledge Network that the owners of big ships change their registrations and have all kinds of underwriters. They do this in case something happens. Then they are hard to hold accountable. This is really alarming. There was a two-hour special on the Knowledge Network about what is happening with the big ships in the world. The guy just gets off. He walks away and leaves it to his lawyer to deal with the issue.

Kitsumkalum et d'une partie de la nation Tsimshian. Il doit normalement y avoir un protocole initial, une forme d'accueil pour ceux qui sont ici. Il n'a pas été respecté. Je vais poursuivre néanmoins. De plus, il ne s'agit pas d'une vraie consultation. Nous avons cinq minutes pour discuter de la présence de grands pétroliers le long de la côte nord des Tsimshian, ce qui est irréaliste et va à l'encontre de nos droits et titres constitutionnels en vertu de l'article 35.

*Sm'oogyet, sgyidmna'a, smgigyet,* comité du Sénat canadien. Je m'appelle Sm'oogyit Wiidildal, Waap Lagaax/Gisbutwada, Kitsumkalum, et je viens du nord du détroit d'Hécate, du passage de Chatham, du chenal Grenville, du cours inférieur de la Skeena, de la rivière Ecstall et de Kitsumkalum, le territoire rattaché à mon titre de chef. Je suis maintenant chef élu pour un septième mandat. La bande de Kitsumkalum est l'une des premières tribus de la nation Tsimshian de la Skeena qui compte quatre groupes Waap, soit Gisbutwada, Ganhada, Laxsgiik et Laxgibuu, qui doivent tous être consultés. Les quatre territoires Waap de Kitsumkalum s'étendent depuis le cours supérieur de la Skeena et jusqu'à la côte marine de la péninsule de Tsimshian. Il y a maintenant 14 tribus et sept villages qui composent la nation Tsimshian. Les autres villages sont Kitselas, Metlakatla, Lax Kw'alaams, Kitkatla, Gitga'at et Klemtu.

La nation Tsimshian est un peuple de la Skeena et de la côte nord de la Colombie-Britannique. Au total, nous possédons environ le tiers de la côte de la Colombie-Britannique. Kitsumkalum vit de la mer, de la rivière et des terres. Le Waap ou le territoire dont je parle s'appelle le Laxyuup. Dans chaque zone de piégeage et de récolte, chaque groupe a des responsabilités à l'égard des eaux et des terres. Nous avons la protection de l'article 35 de la Constitution et des Tsimshian ayaawx, c'est-à-dire les lois de la constitution de la nation Tsimshian. Nous suivons le cycle annuel des saisons pour prélever de quoi nous alimenter et nous livrer à la pêche commerciale. Les pétroliers représentent un risque. Nous sommes comme les pointes d'une étoile. La marée et les vents vont dans toutes les directions. Tous les océans pénètrent dans les rivières deux fois par jour. Les marées n'attendent personne. Là où nous étions, à Rupert, hier, il s'agit d'une crique. Si un déversement devait se produire là-bas, lorsque la marée monte, le produit déversé remonterait dans toute la rivière deux fois par jour.

D'après ce que j'ai entendu hier, le Canada et la Colombie-Britannique sont loin d'avoir l'équipement nécessaire pour nettoyer les déversements de pétrole dans l'océan ou les rivières. J'ai entendu dire hier que le mieux qu'on puisse faire dans tout le Canada, c'est ramasser 3 p. 100 des produits déversés. Et dans le monde, on ne dépasse pas les 15 p. 100. J'ai vu au Knowledge Network que les propriétaires de grands navires changent leur immatriculation et ont toutes sortes d'assureurs. Ils prennent ces précautions au cas où il surviendrait quelque chose. Il est alors difficile de les tenir responsables. C'est vraiment alarmant. Il y a eu une émission spéciale de deux heures sur le Knowledge

Canada, why don't you build refineries in our own country? Why don't you create jobs here instead of trying to dump the issue on us? I heard you guys talking yesterday and putting the onus on us. This isn't what this is about. That's crap to me. We use oil and so on. Yes, we do, and we give you another solution: build our own refineries and sell the product.

Canada, you took a lot in just a short century: our culture, our lands, and fish and forest resources. You are now risking our seafood resources.

Another example was the Japan 2011 disaster. The radiation and driftgoods all ended up on our shores. The radiation is now interrupting the plankton food chain. It's interfering with whales and big salmon feeding off all the smaller ones. They are being affected out there.

Today I'll give you the January 12, 2012, committee report of the Joint Kitsumkalum-Enbridge Review Panel. I have it on a stick and in paper. Kitsumkalum don't support oil tankers in our coastal territories the way it is now. A few major issues will have to change. Tsimshians are taking a risk. If something happens, we will all pay the full price with our food chain. All Tsimshians will have to agree or not agree to oil tankers. We will have to consult, plan and share altogether.

**Crystal Smith, Chief Councillor, Haisla Nation:** I would like to introduce our CEO, Jason Major. He is the representative who will be reporting back to our technical and our legal teams, and I am our elected Chief Councillor.

Our Aboriginal nation has occupied our traditional territory since beyond recorded time. We have extremely powerful evidence of our Aboriginal title to our territory and to our Aboriginal rights throughout the territory. Our Aboriginal rights include the right to fish, hunt and gather. These rights also include the right to govern our territory and protect our environment.

Over the last number of decades, the Haisla Nation has fought vigorously to protect the natural environment. We spearheaded the protection of the Kitlope, the largest intact temperate coastal rainforest on the planet. We took the necessary steps to eliminate industrial fish tainting from the Kitimat River. We continue to seek responsible forest practices within the Haisla Nation territory.

Network au sujet de ce qui se fait dans le monde concernant les grands navires. Le propriétaire s'en lave les mains et laisse à son avocat le soin de régler le problème.

Au Canada, pourquoi ne construisez-vous pas des raffineries? Pourquoi ne créez-vous pas des emplois ici au lieu d'essayer de nous refiler le problème? Je vous ai entendu parler hier et rejeter la responsabilité sur nous. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit. À mes yeux, c'est de la foutaise. Nous utilisons du pétrole et ainsi de suite. Oui, nous le faisons, et nous vous offrons une autre solution : construire nos propres raffineries et vendre le produit.

Le Canada nous a pris beaucoup de choses en un siècle à peine : notre culture, nos terres et nos ressources halieutiques et forestières. Et il met maintenant en péril nos ressources en poisson et en fruits de mer.

Voici un autre exemple : la catastrophe survenue au Japon en 2011. Les radiations et les objets partis à la dérive se sont tous retrouvés sur nos côtes. Les radiations sont en train de perturber la chaîne alimentaire du plancton. Cela nuit aux baleines et aux gros saumons qui se nourrissent des plus petits. Ils souffrent de cette pollution.

Aujourd'hui, je vais vous présenter le rapport du 12 janvier 2012 du Joint Kitsumkalum-Enbridge Review Panel. Je l'ai sur une clé et sur papier. La bande de Kitsumkalum n'est pas en faveur de la circulation de pétroliers dans ses territoires côtiers telle qu'elle est actuellement prévue. Quelques éléments d'importance devront changer. Les Tsimshian prennent un risque. Si quelque chose survient, nous allons tous payer le plein prix parce que notre chaîne alimentaire sera perturbée. Tous les Tsimshian devront dire s'ils sont d'accord ou non au sujet de la navigation de pétroliers. Nous devons mener des consultations, élaborer des plans et communiquer entre nous.

**Crystal Smith, conseillère en chef de la nation Haisla :** Je vous présente notre PDG, Jason Major. C'est lui qui fera rapport à nos équipes technique et juridique. Quant à moi, je suis conseillère en chef élue.

Notre nation autochtone occupe son territoire traditionnel depuis des temps immémoriaux. Nous avons des preuves extrêmement solides pour étayer notre titre ancestral à l'égard de notre territoire et de nos droits ancestraux sur l'ensemble du territoire. Nos droits ancestraux comprennent les droits de pêche, de chasse et de cueillette. Ils comprennent également le droit de gouverner notre territoire et de protéger notre environnement.

Au cours des dernières décennies, la nation Haisla s'est battue vigoureusement pour protéger l'environnement naturel. Nous avons été le fer de lance de la protection de la Kitlope, la plus grande forêt pluviale côtière tempérée de la planète. Nous avons pris les mesures nécessaires pour éliminer l'altération du poisson par l'industrie dans la rivière Kitimat. Nous continuons de rechercher des pratiques forestières responsables sur le territoire de la nation Haisla.



Our dedication to environmental integrity was tested when the Enbridge Northern Gateway Pipelines sought to transport diluted bitumen by pipeline through our territory and by tankers through our waters. This project could have brought much-needed jobs and economic benefits to our people. The Haisla Nation, however, spoke strongly against the project because of the profound risks of driving an oil pipeline through our pristine territory. The risk of an environmental disaster and irreparable harm to our people and our culture was seen to be simply too great. We welcomed the end of the Enbridge project, as did many of our neighbours in the district of Kitimat that voted against the Enbridge project in a local plebiscite.

Our opposition to oil tanker traffic through our territory is not driven by ideology. Our opposition was a result of careful analysis of the risks imposed by transportation of the particular product through our traditional territories and waters. Let me be very clear that the Haisla Nation is not opposed to industry. The Haisla Nation has strongly and consistently supported the construction of a natural gas pipeline and terminals within our territory and the shipment of LNG by tanker in our waters. Indeed, one of the leading LNG projects within our territory will be located on a Haisla Nation reserve.

The key for us is always balance. We are seeking jobs, training and economic benefits for our people, but we will not do this at the expense of our environment and future generations. We are charged with protecting our people's Aboriginal rights and title and will never sit idly back in the face of what we see as a dangerous industrial proposal.

Bill C-48 represents Canada implementing a promise made during the last federal election. The Haisla Nation fully supports the legislation as it protects the environment while allowing for the continuation of environmentally appropriate projects like LNG export to continue within our traditional territory.

Our support for the legislation is not new. We would like to table with the committee today two letters written by Haisla Nation to Canada concerning the moratorium. These letters were sent on November 4, 2015, and on August 9, 2016. Neither our position nor our reasoning has changed since that point. The August 9, 2016, letter is more detailed. The letter speaks for itself, but I would like to read to the committee some of our key thoughts as set out in that letter.

There has been a moratorium on crude oil tankers within the waters of the North Coast of B.C. for 44 years. We have expressed profound and well-evidenced concerns that the pipeline, marine terminal and tanker aspects of the proposed

Notre volonté farouche de protéger l'intégrité de l'environnement a été mise à l'épreuve lorsque Enbridge Northern Gateway Pipelines a cherché à transporter du bitume dilué par pipeline à travers notre territoire et par des pétroliers dans nos eaux. Ce projet aurait pu créer des emplois et apporter des retombées économiques dont notre population a grandement besoin. Toutefois, la nation Haisla s'est fermement opposée au projet en raison des risques considérables que présente le passage d'un oléoduc sur notre territoire vierge. Le risque d'une catastrophe environnementale et de dommages irréparables pour notre peuple et notre culture a été jugé tout simplement trop élevé. Nous nous sommes réjouis de l'abandon du projet d'Enbridge, tout comme bon nombre de nos voisins du district de Kitimat, qui ont voté contre le projet d'Enbridge lors d'un plébiscite local.

Notre opposition à la circulation des pétroliers dans notre territoire n'est pas motivée par l'idéologie. Elle découle d'une analyse minutieuse des risques que comporte le transport de ce produit dans nos territoires et nos eaux traditionnels. Je tiens à préciser que la nation Haisla ne s'oppose pas à l'industrie. Elle a toujours fermement appuyé la construction d'un gazoduc et de terminaux sur son territoire ainsi que l'expédition de GNL par navire-citerne dans nos eaux. En effet, l'un des principaux projets de GNL sur notre territoire sera situé dans une réserve de cette nation.

La clé, pour nous, c'est toujours l'équilibre. Nous sommes à la recherche d'emplois, de formation et de retombées économiques pour nos gens, mais il est hors de question d'agir au détriment de l'environnement et des générations futures. Nous sommes chargés de protéger le titre et les droits ancestraux de notre peuple et nous ne resterons jamais les bras croisés devant ce que nous considérons comme une proposition dangereuse de l'industrie.

Le projet de loi C-48 donne suite à une promesse faite au cours de la dernière campagne électorale fédérale. La nation Haisla appuie sans réserve le projet de loi, car il protège l'environnement tout en permettant la poursuite de projets respectueux de l'environnement, comme l'exportation de GNL, sur son territoire traditionnel.

Notre appui au projet de loi n'est pas nouveau. Nous voudrions remettre aujourd'hui au comité deux lettres que la nation Haisla a écrites au Canada au sujet du moratoire. Elles ont été envoyées le 4 novembre 2015 et le 9 août 2016. Ni notre position ni notre raisonnement n'ont changé depuis. La lettre du 9 août 2016 est la plus détaillée. Elle est suffisamment éloquente en soi, mais je voudrais lire au comité certaines de nos principales réflexions dont il y est fait état.

Il y a depuis 44 ans un moratoire relatif aux pétroliers transportant du brut dans les eaux de la côte nord de la Colombie-Britannique. Nous avons exprimé des préoccupations profondes et bien étayées selon lesquelles des éléments liés au

Northern Gateway project would create substantial and unacceptable threats to the environment and to Haisla Nation Aboriginal rights and Haisla Aboriginal title.

This formalizing of the crude oil tanker moratorium on the North Coast of B.C. is best seen as a political decision by Canada to protect the North Coast from the devastating impact of a spill from a crude oil tanker. This protection is consistent with Canada's constitutional obligations to honour the constitutionally protected Aboriginal rights and title of Coastal First Nations. It is consistent with Canada's obligations to all Canadians to protect these pristine and sensitive waterways from the potentially devastating impacts of crude oil tankers.

Any project that seeks to export crude oil from Kitimat would need to transport that crude oil by pipeline to a terminal site at the water's edge. Because bitumen is too thick to flow through the pipeline, it must be diluted by a carcinogenic substance known as condensate. The proposed NGP pipeline would transport diluted bitumen across no less than 70 streams and creeks within the Haisla Nation territory. They all make their way into the Kitimat River and from there into saltwater. Any pipeline breach within the Haisla Nation territory, therefore, would create an enormous risk of devastation, not only to the immediate receiving environment, but also to the Kitimat River and the saltwater our people have relied on for our sustenance and our livelihood from time immemorial. The crude oil tanker moratorium will protect our people against the risk of devastating harm.

To be formal and explicit, there should be no doubt in anyone's mind that the moratorium exists and that it will not be changed lightly. Accordingly, the moratorium should be enshrined in legislation. We also ask that the moratorium be endorsed by way of formal agreement between the Haisla Nation and the Government of Canada. This would help to ensure the moratorium would have a lasting impact and would not be a political restriction that could be removed with the change of a federal government. Our concerns remain exactly as they were in 2016.

In conclusion, the oil tanker moratorium in our area has been in place informally for the best part of a half-century. On behalf of the Haisla Nation, I urge that the committee move swiftly to endorse this important legislation. It is a way for the government to keep its promises to citizens to protect the North Coast environment and to advance to some degree, reconciliation with Aboriginal nations. Thank you.

**Senator Simons:** My first question is for Mr. Starlund. We heard a fair bit from the coastal tribes yesterday in Prince Rupert. I am gathering, your territory is more inland, so I am wondering

pipeline, au terminal maritime et aux pétroliers du projet Northern Gateway constitueraient des menaces importantes et inacceptables pour l'environnement, les droits ancestraux de la nation Haisla et le titre ancestral des Haisla.

L'officialisation du moratoire sur les pétroliers transportant du brut le long de la côte nord de la Colombie-Britannique est surtout perçue comme une décision politique du Canada visant à protéger cette région contre les effets dévastateurs d'un déversement de brut. Cette protection est conforme aux obligations constitutionnelles du Canada, qui doit respecter les droits ancestraux et les titres des Premières Nations côtières, qui sont protégés par la Constitution. Elle est conforme aux obligations du Canada envers tous les Canadiens : protéger ces cours d'eau intacts et fragiles contre les effets dévastateurs que peuvent avoir les pétroliers chargés de brut.

Tout projet d'exportation de brut à partir de Kitimat comprendrait le transport par pipeline jusqu'à un terminal situé au bord de l'eau. Comme le bitume est trop épais pour circuler dans le pipeline, il doit être dilué dans une substance cancérigène appelée condensat. Le NGP proposé pour transporter du bitume dilué franchirait pas moins de 70 cours d'eau et ruisseaux dans le territoire de la nation Haisla. Ces cours d'eau convergent tous vers la Kitimat, qui se jette dans la mer. Par conséquent, toute rupture de pipeline dans le territoire de la nation Haisla entraînerait un risque énorme de dévastation, non seulement pour l'environnement immédiatement touché, mais aussi pour la Kitimat et les étendues d'eau salée dont notre peuple dépend depuis des temps immémoriaux. Le moratoire relatif aux pétroliers chargés de brut protégera notre population contre le risque de préjudices catastrophiques.

Que ce soit bien clair et explicite : personne ne peut douter que le moratoire existe bel et bien et ne sera pas modifié à la légère. En conséquence, il devrait être consacré par voie législative. Nous demandons également qu'il soit confirmé par une entente officielle entre la nation Haisla et le gouvernement du Canada, ce qui aiderait à faire en sorte qu'il ait un impact durable et ne constitue pas une restriction politique qui pourrait disparaître s'il y avait changement de gouvernement fédéral. Nos préoccupations demeurent exactement les mêmes qu'en 2016.

En guise de conclusion, je dirai que le moratoire relatif aux pétroliers dans notre région est en place de façon officieuse depuis près d'un demi-siècle. Au nom de la nation Haisla, j'exhorte le comité à appuyer rapidement cet important projet de loi. C'est une façon pour le gouvernement de tenir les promesses qu'il a faites aux citoyens de protéger l'environnement de la côte nord et de progresser dans une certaine mesure dans la voie de la réconciliation avec les nations autochtones. Merci.

**La sénatrice Simons :** Ma première question s'adresse à M. Starlund. Nous avons entendu pas mal de tribus côtières hier à Prince Rupert. Je crois comprendre que votre territoire se situe

if you could explain in a bit more detail exactly where your traditional territories are and a bit more about the way you're fearful of tanker traffic affecting the inland fishery.

**Mr. Starlund:** Yes, we are located in the Nass and Skeena watersheds. We are about 300 kilometres inland from Prince Rupert. We're next to the Portland Canal. We are concerned because we have major spawning grounds within our territory. We are also concerned about what happens on this coast. We went through this Lelu Island process with LNG. We were able to track that the smolts coming from our lakes were going down into the Flora Bank estuary. There are ways that we could be impacted by something if it happened on the coast or if something happened right within our territory with an oil spill.

**Senator Simons:** You expressed some belief that other inland nations might not be in agreement with you. One of the challenges we're facing as a committee is that we're hearing from Indigenous communities both for and against the legislation. People on both sides are saying that they don't feel there was proper consultation. Do you feel your inland nations got the necessary consultation about this legislation in advance?

**Mr. Starlund:** For us, we haven't been too involved in the consultation. I think we're lucky enough to have a voice here at this table right now. We support the bill as proposed right now.

**Senator Miville-Dechêne:** I have a question for all of you but maybe first for Chief Councillor Crystal Smith. Could you give us a better sense of what is the agreement with LNG? You said they were going through your reserve. Could you explain that for us? Will it create jobs? How do you assess the risk of that? What will you get out of it?

All of you talked about fishing and salmon, but could you describe what is the percentage in your community of the population involved in fishing? Is it the main activity? Do you have other activities? I would like a sense of your community. Is it diverse in terms of activities? Is it one activity? If so, how many are involved in it?

**Ms. Smith:** On the question around LNG as opposed to the product we're speaking about here today, they are significantly different products. If there were a spill within the LNG development in our territory, LNG warms and then evaporates. This product we're speaking about today does not have those similar aspects to it. As Chief Councillor Don Roberts alluded to, there is only a 15 per cent world-wide cleanup aspect of this product. The impacts of both products are significantly different.

d'avantage à l'intérieur des terres. Pourriez-vous donc expliquer de façon un peu plus détaillée où se trouvent vos territoires traditionnels, au juste, et comment vous craignez que la circulation des pétroliers n'ait des répercussions sur la pêche dans les eaux intérieures?

**M. Starlund :** Oui, nous sommes situés dans les bassins hydrographiques du Nass et de la Skeena. Nous sommes à environ 300 kilomètres de Prince Rupert, à côté du canal de Portland. Nous sommes inquiets parce que nous avons des frayères importantes sur notre territoire. Nous sommes également préoccupés par ce qui se passe sur la côte. Nous avons suivi le processus de l'île Lelu au sujet du GNL. Nous avons pu constater que les saumoneaux provenant de nos lacs descendaient dans l'estuaire de Flora Bank. Nous pourrions être touchés de diverses manières par un déversement de pétrole sur la côte ou sur notre territoire.

**La sénatrice Simons :** Vous avez dit croire que d'autres nations de l'intérieur des terres ne seraient peut-être pas d'accord avec vous. L'une des difficultés sur lesquelles bute le comité, c'est qu'il entend le point de vue de collectivités qui sont en faveur du projet de loi et d'autres qui s'y opposent. De part et d'autre, on dénonce l'insuffisance des consultations. Avez-vous l'impression que les nations de l'intérieur des terres ont eu à l'avance les consultations nécessaires au sujet du projet de loi?

**M. Starlund :** Pour notre part, nous n'avons pas beaucoup participé aux consultations. Nous avons la chance de pouvoir nous faire entendre ici même. Nous appuyons le projet de loi dans sa forme actuelle.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Ma question s'adresse à tous les témoins, mais peut-être d'abord à la conseillère en chef Crystal Smith. Pourriez-vous nous donner une meilleure idée de ce qu'est l'accord sur le GNL? Vous avez dit que la canalisation passait par votre réserve. Pourriez-vous nous donner des explications? Cela va-t-il créer des emplois? Comment évaluez-vous le risque? Qu'allez-vous tirer de ce projet?

Vous avez tous parlé de la pêche et du saumon, mais pourriez-vous préciser le pourcentage de la population de votre collectivité qui participe à la pêche? Est-ce l'activité principale? Avez-vous d'autres activités? Je voudrais pouvoir me faire une idée de votre collectivité. Les activités sont-elles diversifiées? Y en a-t-il une seule? Si oui, combien y participent?

**Mme Smith :** Le GNL et le produit dont il est aujourd'hui question sont très différents. S'il y avait un déversement de GNL sur notre territoire, le produit se réchaufferait et s'évaporerait. Le produit en cause aujourd'hui n'a pas les mêmes caractéristiques. Comme le conseiller en chef Don Roberts l'a dit, dans le monde, on n'atteint guère qu'un taux de récupération de 15 p. 100 lorsqu'il y a déversement de pétrole. Les effets des deux produits sont très différents.

The employment aspect is the difference in terms of what LNG has to offer, not only to my community of Haisla, but to our neighbouring nations. It also brings opportunities for training. When we speak about changing our people's lives, these projects have those types of impact.

In terms of the reserve portion of my presentation to you, one of the proposed projects will actually be built on one of the reserves within our territory.

**Senator Miville-Dechêne:** The second part of the question is for either Mr. Starlund or Mr. Roberts or Ms. Smith. You talked about fisheries in your own communities. What's the percentage of the population involved in fishery? Is it the biggest or not the biggest? Is it helping to raise the level of living or not?

**Mr. Starlund:** We've done a socio-cultural needs assessment with our people in 2011 and 2015. Both of them demonstrated that our people eat salmon about two to three times per week and that 90 per cent of them eat it at least once a week. We are heavily reliant on the salmon within our community.

We've recently had a Chinook salmon fishery closure in 2017, which really affected our people. That was unprecedented in our area. Usually it's economic; then food, social and ceremonial; and then conservation. That's part of the reason why we're so concerned with what the topic is here today.

**Senator Miville-Dechêne:** How many of your people fish and sell fish?

**The Chair:** How many make a living off fish? That is what the senator means.

**Mr. Starlund:** I guess you and I might have a different perspective of the meaning of a living. A living for us is anybody, at the end of the day, being able to put food in their families' mouths. Two-thirds of the population.

**The Chair:** Mr. Starlund, you spent quite a bit of your presentation on climate change. Perhaps you could help me out here. How will preventing the tanker traffic, if a pipeline is approved, affect climate change? We're a long way from having a pipeline approved, even if the bill wasn't here.

**Mr. Starlund:** We can't just be operating in this bubble anymore and pretend that climate change isn't happening. We have to take proactive steps to mitigate what is coming toward us in the future. To me, it doesn't make any sense to bring more risk to ourselves by doing what we're talking about here today. It's about risk management for all of us.

Sur le plan de l'emploi, le GNL a quelque chose de différent à offrir, non seulement à ma collectivité de la nation Haisla, mais aussi aux nations voisines. Il offre également des possibilités de formation. Ces projets peuvent changer la vie des gens.

Quant à la partie de mon exposé qui portait sur la réserve, l'un des projets proposés sera en fait réalisé dans une des réserves de notre territoire.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** La deuxième partie de la question s'adresse à M. Starlund, à M. Roberts ou à Mme Smith. Vous avez parlé des pêches dans vos propres collectivités. Quel est le pourcentage de la population qui se livre à cette activité? Est-ce l'activité la plus importante ou non? Contribue-t-elle ou non à relever le niveau de vie?

**M. Starlund :** Nous avons fait une évaluation des besoins socioculturels de notre population en 2011 et en 2015. Les deux études ont montré que nos gens mangent du saumon environ deux ou trois fois par semaine et que 90 p. 100 d'entre eux en mangent au moins une fois par semaine. Nous dépendons beaucoup du saumon dans notre collectivité.

Nous avons eu récemment une fermeture de la pêche au saumon quinnat en 2017, ce qui a eu de vraies conséquences pour nos gens. C'était sans précédent dans notre région. Habituellement, il y a une dimension économique et, ensuite, alimentaire, sociale et rituelle. Ensuite, il y a la conservation. C'est l'une des raisons pour lesquelles le débat d'aujourd'hui nous préoccupe tant.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Combien de membres de votre collectivité pêchent et vendent du poisson?

**Le président :** Combien vivent de l'exploitation du poisson? C'est ce que la sénatrice veut dire.

**M. Starlund :** Vous et moi donnons peut-être un sens différent à ce que c'est, gagner sa vie. Pour nous, il s'agit en fin de compte de pouvoir nourrir sa famille. Alors, la pêche concerne les deux tiers de la population.

**Le président :** Monsieur Starlund, dans votre exposé, vous avez beaucoup parlé des changements climatiques. Peut-être pourriez-vous m'éclairer. Comment l'interdiction relative aux pétroliers, si un pipeline est approuvé, influera-t-elle sur les changements climatiques? Le pipeline est loin d'être approuvé, même si le projet de loi n'était pas adopté.

**M. Starlund :** Nous ne pouvons plus rester dans notre bulle et nier les changements climatiques. Nous devons prendre des mesures proactives pour en atténuer les conséquences à venir. À mon avis, il est insensé de prendre plus de risques en réalisant les projets envisagés aujourd'hui. C'est une question de gestion des risques pour nous tous.

**The Chair:** But what does this have to do with climate change?

**Mr. Starlund:** I don't know how much more clearly I could say it.

**The Chair:** I want you to be clear.

**Mr. Starlund:** Take the forest industry, for example. It hasn't really contributed to climate change, but there are certain elements of what the forestry industry has done in our territory that exacerbates climate change. We're talking today about the closures of our food, social and ceremonial fisheries in 2013 and 2017. Why are we talking about adding more risk with something in our area like that?

**The Chair:** Any one of you can answer this question. We've heard about the bitumen before, but I haven't heard a good explanation of it. The bitumen is mixed with regular crude oil. Is it the bitumen that you're concerned about, or is it the light crude oil itself, for example? If light crude was being taken, would that be a problem, or is bitumen the problem?

**Mr. Roberts:** Oil in general that can destroy our coast. I just want to get back to the lady that questioned the importance of sea fish to our nations. Tsimshian means people of the river and the coast.

All along the river and the coast, you'll see our villages. The reason why they're there is because we get our food from the river and the ocean. We fish all salmon: the Chinook, the sockeye, the pink, the chum, the Coho, the steelhead and the trout. We just finished the eulachon run, and the herring is still there on the coast. We move up and down with the four seasons. Starting in May/June, we'll be out there harvesting seaweed. We used to harvest abalone and all the life that is there. In the commercial fishery, we commercial fish halibut and we commercial fish all the cod. We eat them, too.

It used to be 100 per cent. Food is still 100 per cent, but the fish economy has gone down, and again there's climate change. Climate change has had a dramatic effect. If you happen to live on the coast, you can tell that. You can't tell it living up here. When you're fishing on the water, boy, you know when things change. You know when the plankton is all dead. When it's all over your net and it's all slimy, you know that it has all died. You know, if you're out there for 60 years and it has never happened before and then, all of a sudden, there's an occurrence.

On the blog they talk about the news with the Department of Fisheries and Oceans. It's real. All these hurricanes are down in the gulf. The winds out here are so extreme now in

**Le président :** Mais qu'est-ce que cela a à voir avec les changements climatiques?

**M. Starlund :** Je ne vois pas comment je pourrais être plus clair.

**Le président :** Je voudrais que vous le soyez.

**M. Starlund :** Prenons l'industrie forestière, par exemple. Cela n'a pas vraiment contribué aux changements climatiques, mais certains éléments des activités de l'industrie forestière sur notre territoire exacerbent ces changements. Nous parlons aujourd'hui des fermetures de nos pêches vivrières, sociales et rituelles en 2013 et en 2017. Pourquoi envisager de prendre de nouveaux risques dans notre région?

**Le président :** N'importe lequel d'entre vous peut répondre à la question que voici. Nous avons déjà entendu parler du bitume, mais je n'ai pas entendu une bonne explication du problème. Le bitume est mélangé à du brut ordinaire. Est-ce le bitume qui vous inquiète ou le pétrole brut léger lui-même, par exemple? Si on transportait du brut léger, cela poserait-il un problème? Est-ce le bitume qui fait problème?

**M. Roberts :** Le pétrole en général peut détruire notre côte. Je voudrais revenir à la dame qui a parlé de l'importance du poisson de mer pour nos nations. Tsimshian signifie « les gens de la rivière et de la côte ».

Nos villages s'échelonnent au long de la rivière et de la côte. S'ils sont situés là, c'est parce que nous tirons notre subsistance de la rivière et de l'océan. Nous pêchons tous les types de saumon : le saumon quinnat, le saumon rouge, le saumon rose, le saumon kéta, le saumon coho, le saumon arc-en-ciel et la truite. La migration de l'eulakane vient de se terminer, et le hareng est toujours présent sur la côte. Nous obéissons au cycle des quatre saisons. À partir de mai et juin, nous serons là pour récolter des algues. Nous avons l'habitude de récolter l'ormeau et toutes sortes d'autres organismes. Sur le plan commercial, nous exploitons le flétan et tous les types de morue. Nous consommons ces espèces également.

Auparavant, nous atteignons les 100 p. 100. Ce taux est inchangé pour la pêche vivrière, mais l'activité économique fondée sur le poisson a ralenti. Là encore, les changements climatiques jouent, et ils ont un effet dramatique. Ceux qui vivent sur la côte peuvent le confirmer. Ceux qui vivent ici ne peuvent pas le constater. Ceux qui pratiquent la pêche savent bien que les choses changent. Quand le plancton est mort, on le voit bien. Quand il s'accumule dans les filets et est tout visqueux, on sait bien qu'il est mort. Quand on est là depuis 60 ans et que cela ne s'est jamais produit auparavant, et si cela arrive tout à coup, il y a un problème.

Sur le blogue, on parle des nouvelles avec le ministère des Pêches et des Océans. C'est la réalité. Les ouragans se multiplient dans le golfe. Les vents sont désormais si forts

November that you can't go out there anymore. All these things are real. I answered that a bit.

**The Chair:** Thank you for answering that one. I asked about bitumen. Is it the bitumen that is the problem, or is it the oil? If it was light crude, would it be a problem?

**Mr. Roberts:** When Eagle Spirit came to Kalum, the Helin boys brought a different product there. First, they brought the crude oil to show what it looked like and said that it would be refined. They were looking at putting a refinery somewhere down here and maybe one back there. The product they brought looked like Mazola oil. That wasn't a yes, but it was, "At least you're trying something." We're dead against crude oil or any kind of oil of that magnitude travelling.

I talked about all the resources to show that we have a life on the coast and that product will destroy it all.

We have heard about the ferry that sunk there 11 years ago. It's still letting out its ugly oil that is destroying all the food in that area. We have also heard about the Fitz hitting the beach there. Those First Nations came over here with the Coast Guard, showing us what it was like 30 years later. They took a spade and put it in the sand. The beach looked all cured. It is right in the film there where they're digging clams. They lifted up the sand up and were just watching. Within a minute, oil just filled up that little hole where the water came in. That was 20 or 25 years later when the guy came to show the Tsimshian people.

**Senator Gagné:** Ms. Smith, you mentioned that you would see agreements being signed between the Government of Canada and your Haisla Nation. Could you expand on your comments pertaining to the signing of agreements between Canada and the Haisla Nation or any other communities over and above the adoption of Bill C-48, if it is passed into law? Could you expand on that and what you would see as terms of agreement?

**Ms. Smith:** Through this adoption of the reconciliation aspect, it refers to the fact that it would go in line with being able to establish open communications in terms of what is acceptable in our territory and how we can work together for the benefit of our people. That portion of our letter alludes to establishing that relationship with the Government of Canada.

**Senator Gagné:** My question is for Chief Councillor Roberts. Pertaining to the marine response capacity, could you elaborate on that when there is an incident?

en novembre qu'on ne peut plus sortir. Tout cela est bien réel. J'ai un peu répondu à la question.

**Le président :** Merci d'avoir répondu à cette question. J'en ai posé une au sujet du bitume. Est-ce le bitume ou le pétrole qui pose problème? S'il s'agissait de pétrole brut léger, y aurait-il un problème?

**M. Roberts :** Quand Eagle Spirit est arrivé à Kalum, les gens d'Helin ont apporté un produit différent. Premièrement, ils ont apporté le pétrole brut pour montrer à quoi il ressemblait et ils ont dit qu'il serait raffiné. Ils envisageaient de construire une raffinerie ici et peut-être une là-bas. Le produit qu'ils ont apporté ressemblait à de l'huile végétale. Ce ne fut pas un oui, mais une réaction comme celle-ci : « Au moins, vous essayez quelque chose. » Nous sommes tout à fait contre le transport de brut ou de n'importe quel type de pétrole dans cet ordre de grandeur.

J'ai parlé de toutes les ressources pour montrer que nous avons des moyens de subsistance sur la côte et que ce produit va tout détruire.

Nous avons entendu parler du traversier qui a coulé là-bas il y a 11 ans. Il laisse encore échapper son vilain pétrole qui détruit tout ce qui pourrait être comestible dans cette zone. Nous avons aussi entendu parler du Fitz qui s'est échoué sur la plage là-bas. Les Premières Nations sont venues ici avec la Garde côtière, nous montrant où on en était 30 ans plus tard. Ils ont enfoncé une pelle dans le sable. La plage semblait revenue à son état normal. On voit bien dans le film des gens creuser pour attraper des palourdes. Ils soulèvent le sable et attendent. En l'espace d'une minute, le pétrole remplit le petit trou où l'eau est entrée. Cela, 20 ou 25 ans plus tard. Le type est venu montrer au peuple Tsimshian ce qui se passait.

**La sénatrice Gagné :** Madame Smith, vous souhaitez que des ententes soient signées entre le gouvernement du Canada et la nation Haisla. Pourriez-vous préciser votre pensée au sujet de ces ententes entre le Canada et la nation Haisla ou toute autre communauté, que le projet de loi C-48 soit adopté ou non? Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet? Quelles seraient, selon vous, les modalités de l'entente?

**Mme Smith :** Si on s'engageait dans la réconciliation, on pourrait établir des communications ouvertes au sujet de ce qui est acceptable dans notre territoire et des moyens de collaborer dans l'intérêt de notre population. Cette partie de la lettre fait allusion à l'établissement de cette relation avec le gouvernement du Canada.

**La sénatrice Gagné :** Ma question s'adresse au conseiller en chef Roberts. En ce qui concerne la capacité d'intervention en milieu marin, pourriez-vous nous en dire un peu plus au sujet des interventions en cas d'incident?

**Mr. Roberts:** When the oil was first coming aground, we went and asked the Alaska government to describe how they viewed the marine response of Canada and B.C., but mostly B.C. They said that the Valdez oil spill was the best sophisticated cleanup in the world, but he said when Valdez hit the rock they found out they had zero. What B.C. has right now is zero-zero. They still haven't left where they think they are.

The Alaska government said that there needs to be proper legislation. There needs to be an account for a billion dollars or more up there for the loss. There were no courts but there were all these things they had to do over there. He said that they had no tugboats. That's right when we heard the person talking about at Haida Gwaii. It was right then when that guy came here. He used that as an example. He said that boat was drifting. It was drifting there. I think it drifted about a week. Finally, the U.S. Coast Guard had to come over to rescue that boat.

There is nothing here. A tugboat hit the ground by Bella Bella two years ago. They had nothing. They should have just got a hoist and sucked it out of there, but they sat around, letting that oil drift around, and wrecked that whole inlet there. At least they got that boat out so that it could begin to heal, but the other boats that are still in there will never heal.

In answer to your question, from what I heard yesterday we got nothing yet. God, I couldn't believe I heard 3 per cent. This is what Canada has at best, and 15 per cent is the best in the world for cleaning up right now. We have to improve that.

**Senator Smith:** I have a question that anyone could answer. Marc Garneau was asked if, when Bill C-48 goes through, there would be a commitment to a response program. From what I heard, he said no.

You were just talking eloquently, Mr. Roberts, about the problem in response. You mentioned two other cases of 12,500 tonnes of oil or whatever. It was smaller ships that caused problems. The issue is that Bill C-48 will not protect smaller ships from the same problem, but I was just wondering about your comments on the whole idea of response. You said that something needed to be done.

Do you folks have some form of a lobby to try to pressure the federal government? If the Minister of Transport passes this bill and it goes through, it goes through. If there's no program response planning with a significant commitment made by the government, both federally and hopefully provincially, then it

**M. Roberts :** Lorsque le pétrole a commencé à atteindre la rive, nous avons demandé au gouvernement de l'Alaska de dire ce qu'il pensait de l'intervention maritime du Canada et de la Colombie-Britannique, mais surtout de la Colombie-Britannique. Il a répondu que les mesures, lors du déversement de pétrole du *Valdez*, étaient ce qu'il y avait de plus perfectionné au monde, mais que lorsque le bâtiment a frappé les rochers, on a constaté qu'il n'y avait aucun moyen d'intervention. À l'heure actuelle, en Colombie-Britannique, c'est zéro sur toute la ligne. Elle n'a même pas encore progressé par rapport à ce qu'elle croyait être son point de départ.

Le gouvernement de l'Alaska estime qu'il faut une loi correcte. Il faut qu'il y ait un compte d'au moins un milliard de dollars pour verser des indemnités. Il n'y avait pas de tribunaux, mais il y avait une foule de choses à faire là-bas. On a dit qu'il n'y avait pas de remorqueurs. C'est exactement ce dont parlait le type à Haida Gwaii. C'est à ce moment que ce type est venu ici. Il a utilisé cet exemple. Il a dit que le bateau dérivait. Il était à la dérive. Il l'a été pendant environ une semaine. Enfin, la Garde côtière américaine a dû venir à sa rescousse.

Il n'y a rien ici. Un remorqueur s'est échoué près de Bella Bella il y a deux ans. Il n'y avait aucun moyen d'intervention. Les gens auraient dû se procurer un treuil et le tirer, mais ils sont restés là à ne rien faire, laissant le pétrole s'écouler, et il a souillé toute cette anse. Au moins, ils ont sorti ce bateau pour qu'on puisse commencer à s'en occuper, mais il y a là-bas d'autres bateaux dont on ne s'occupera jamais.

Pour répondre à votre question, d'après ce que j'ai entendu hier, nous n'avons encore aucun moyen d'intervention. Je n'arrivais pas à croire ce chiffre de 3 p. 100. C'est le mieux que le Canada peut faire. Et dans le monde, le meilleur taux de décontamination qu'on puisse atteindre en ce moment est de 15 p. 100. Il faut que cela s'améliore.

**Le sénateur Smith :** Je lance une question à la cantonade. On a demandé à Marc Garneau si, lorsque le projet de loi C-48 sera adopté, il y aurait un engagement à l'égard d'un programme d'intervention. D'après ce que j'ai entendu, ce serait non.

Vous venez de parler avec éloquence, monsieur Roberts, du problème des interventions. Vous avez parlé de deux autres cas où 12 500 tonnes de pétrole étaient en cause. Ce sont les petits navires qui ont causé des problèmes. La difficulté, c'est que le projet de loi C-48 ne protégera pas les petits navires contre le même problème, mais je me demandais simplement ce que vous aviez à dire au sujet de toute la question de l'intervention. Vous avez dit qu'il fallait agir.

Avez-vous une sorte de lobby pour intervenir auprès du gouvernement fédéral? Si le ministre des Transports fait adopter ce projet de loi, c'est tout ce qu'on aura, un projet de loi adopté. Si on ne prépare pas un dispositif d'intervention grâce à un engagement important de la part du gouvernement fédéral et,

seems there's been no benefit to you folks. How does that affect you?

How does that affect you, Mr. Starlund? You say people eat salmon X times a week and stuff, but what's the condition of the fishing industry? How many licensed boats do you folks have. Is this a business that is starting on a decline?

What about your people? An MP came in yesterday and she said, "Our people are suffering." It's sort of poverty, but the people that want some of these projects to go through are saying, "We have to get our people out of poverty." How do you balance one against the other? How do you get the response program set up properly so that existing configurations of ships can be actually monitored and managed better?

Those are my two questions.

**Mr. Starlund:** For me, this discussion doesn't preclude discussions in response time and different efforts that need to happen on vessels that are smaller than 12,500 tonnes. I don't think it is an either/or question. It's something we have to work on together to also improve.

In terms of the economy, I would describe like watching a game show and you see a contestant who has won something. They can say, "You're going to get \$10,000 a month for life, or else you could have this brand new Ferrari." They're saying, "Let's go with the Ferrari," and you're staring at the TV and saying, "What are you doing? You're making a huge mistake here. What about your children and your grandchildren? That money could be going toward them." It's kind of a selfish way of choosing how you want to use your resources.

**Senator Smith:** If we go back to the initial question, how are average people in your area living now? What's the definition of comfort to them? Hopefully it is more than just eating properly. Hopefully it is education.

We had about 30 young Indigenous people come down to Ottawa, and they come down regularly through different groups. These people are fantastic in terms of their ambition, what they want out of life. Some of the messaging we're seeming to get through in some of these discussions is that it may not be that way with the people situated in some local areas.

I am just trying to understand. What's the reality? What's your reality in terms of the living conditions, economics and unemployment that you face?

**Mr. Starlund:** The reality is that we have a lot of resources within our territory that we aren't able to benefit from because of government policies and models. Throughout our territory since

espérons-le, de la province, alors il semble que cela ne vous donnera rien. Quelle est l'incidence sur vous?

Comment cela vous touche-t-il, monsieur Starlund? Vous dites que les gens mangent du saumon tant de fois par semaine et ainsi de suite, mais quel est l'état de l'industrie de la pêche? Combien de bateaux munis de permis avez-vous? S'agit-il d'un secteur en déclin?

Qu'en est-il de votre population? Une députée nous a dit hier que la population a beaucoup de mal. C'est la pauvreté, mais ceux qui veulent que certains de ces projets se réalisent disent qu'il faut affranchir ces gens de la pauvreté. Comment établir un équilibre entre les deux? Comment faire en sorte que le programme d'intervention soit bien conçu pour que les configurations existantes des navires puissent être mieux surveillées et gérées?

Ce sont mes deux questions.

**M. Starlund :** Pour moi, cette discussion n'empêche pas de débattre des délais d'intervention et des différents efforts qui doivent être déployés dans le cas des navires de moins de 12 500 tonnes. Je ne pense pas qu'un élément puisse exclure l'autre. Nous devons travailler ensemble là-dessus pour apporter des améliorations.

Pour ce qui est de l'économie, je dirais que c'est comme dans un jeu-questionnaire où un concurrent a gagné un prix. Il peut choisir entre un versement de 10 000 \$ par mois à vie, et une Ferrari flamboyante neuve. Le gagnant opte pour la Ferrari. Vous n'en croyez pas vos oreilles : « Que faites-vous là? C'est une énorme erreur. Qu'arrivera-t-il à vos enfants et à vos petits-enfants? Ils pourraient profiter de cet argent. » C'est en quelque sorte un choix égoïste dans l'utilisation des ressources.

**Le sénateur Smith :** Revenons à la question initiale. Quel est le niveau de vie des simples citoyens de votre région en ce moment? Quelle est leur définition du confort? Espérons qu'il ne s'agit pas seulement de manger correctement. J'espère que l'éducation a son importance.

Une trentaine de jeunes Autochtones sont venus à Ottawa. Ils y viennent régulièrement avec différents groupes. Ces jeunes sont fantastiques; ils ont de l'ambition et attendent bien des choses de la vie. Le message qui semble passer dans certaines de ces discussions est que ce n'est peut-être pas la même chose dans certaines régions.

J'essaie simplement de comprendre. Quelle est la réalité sur le terrain? Quelles sont les conditions de vie? Où en sont l'économie et le chômage?

**M. Starlund :** La réalité, c'est que nous avons beaucoup de ressources sur notre territoire dont nous ne pouvons pas profiter à cause des politiques et des modèles gouvernementaux. Depuis



1956 we've had \$101 million worth of logs leave our territory that the governments have benefited from. We are trying to build forest economics. Meziadin produces two-thirds of the Nass sockeye, which represents about \$9 million worth of economic benefit to the area. We only access about 2,000 pieces of fish a year, and that's not equitable.

These are the areas in which we're trying to build our local economy for our people. A question about an oil tanker kind of hinders what we're trying to do for our people and for our local economy.

**Senator Patterson:** Thank you for your presentations. I am glad we're here. I am sorry we couldn't hear everyone, apparently, but we can still receive submissions and invite people to Ottawa if they need to be heard. Having said that, I want to be respectful of what you've said, Mr. Starlund. I was a bit surprised when you talked about the unchecked fossil fuel industry. I think those were your words.

Our job is to represent all of Canada and all its regions. We're will be going to Alberta and Saskatchewan to discuss this bill. There are 200,000 or so people out of work in Alberta. There has been \$100 billion of investment taken off the table. There have been two major pipelines cancelled, and a third one is in limbo. Investment capital is fleeing to the U.S.

Some would say that our fossil fuel industry, as you call it, in western Canada is paralyzed because there's no way to get product to a hungry market. Whether or not we like it, the world is hungry for oil at least until 2040 according to the International Energy Agency.

Why you would describe the fossil fuel industry as unchecked when we're hearing that it is on the ropes, paralyzed and a crisis in Canada? It contributes 10 per cent to our GDP, which helps pay for the social programs we all care about. Why do you think it's unchecked or out of control?

**Mr. Starlund:** I'll just lead off by saying that I feel bad for some of those Albertans, hard-working people and all of that stuff, but do you know what? Their government has not done a very good job of creating wealth from that industry. They've really squandered a big opportunity and now they're pointing their fingers at people like us who are trying to protect our economies so that we don't end up in a position like them.

For the unchecked part, I would say that right now the government is trying to put in some measures like the climate action process. Again, there are some people that don't see the benefit of that. If you look at places like Calgary getting flooded out, how much damage has there been? Entire cities have burnt

1956, 101 millions de dollars de billes de bois ont quitté notre territoire et ce sont les gouvernements qui en ont profité. Nous essayons de bâtir l'économie forestière. La Meziadin produit les deux tiers du saumon rouge du Nass, ce qui représente des retombées économiques d'environ 9 millions de dollars pour la région. Nous n'avons accès qu'à environ 2 000 poissons par année. Ce n'est pas juste.

Ce sont les secteurs dans lesquels nous essayons de bâtir notre économie locale pour nos gens. Une question de pétrolier nuit à ce que nous essayons de faire pour nos gens et pour notre économie locale.

**Le sénateur Patterson :** Merci de vos exposés. Je suis heureux que nous soyons parmi vous. Je suis désolé que nous ne puissions pas accueillir tout le monde, apparemment, mais nous pouvons quand même recevoir des mémoires et inviter des gens à Ottawa s'ils veulent se faire entendre. Cela dit, je respecte tout à fait ce que vous avez dit, monsieur Starlund. J'ai été un peu surpris que vous parliez d'une industrie des combustibles fossiles non contrôlée. Je crois que ce sont bien vos propos.

Notre travail consiste à représenter tout le Canada et toutes ses régions. Nous allons nous rendre en Alberta et en Saskatchewan pour discuter du projet de loi. Il y a environ 200 000 chômeurs en Alberta. Des investissements de 100 milliards de dollars se sont évanouis. Deux grands pipelines ont été annulés, et un troisième est en suspens. Les investissements fuient vers les États-Unis.

Certains diront que notre industrie des combustibles fossiles, comme vous l'appellez, dans l'Ouest du Canada est paralysée parce qu'il n'y a aucun moyen d'acheminer le produit vers un marché qui en a besoin. Qu'on le veuille ou non, le monde aura besoin de pétrole au moins jusqu'en 2040, selon l'Agence internationale de l'énergie.

Pourquoi dites-vous que l'industrie des combustibles fossiles est non contrôlée alors que nous entendons dire qu'elle est paralysée et qu'elle traverse une crise au Canada? Elle contribue à hauteur de 10 p. 100 à notre PIB, ce qui aide à financer les programmes sociaux qui nous tiennent tous à cœur. Pourquoi pensez-vous qu'elle n'est pas contrôlée?

**M. Starlund :** Je vais commencer par dire que je suis désolé pour certains de ces Albertains, des gens qui travaillent fort et tout et tout, mais savez-vous quoi? Leur gouvernement n'a pas très bien réussi à créer de la richesse grâce à cette industrie. Il a vraiment raté une belle occasion et maintenant, il pointe du doigt des gens comme nous qui essaient de protéger leur économie pour éviter de se retrouver dans la même situation.

Pourquoi non contrôlée? Je dirais qu'à l'heure actuelle, le gouvernement essaie de mettre en place des mesures comme le processus de lutte contre les changements climatiques. Encore une fois, il y a des gens qui ne voient pas l'avantage que présente cette lutte. Dans des endroits comme Calgary qui ont été

down. Alberta is starting to see the real pain. People won't realize the problem until it hits them in the pocketbook. That's what you're starting to see with Albertans, and I think change is coming.

**Senator Patterson:** I will tell you that I am the critic for this bill. It's my job to look at all angles and I suppose look for flaws in the bill, but I'd like to address the issue of the risk of an oil spill. This is a difficult subject and a sensitive subject.

I visited Valdez with a Senate Committee. We did a lot of studying of what went on there. We saw the accident site. What we learned in Valdez is that since the spill there is oil-spill response capability of the highest standards in the world. A lot has changed in 30 years. The vessels have to be double hulled. They need escorts before and after leaving the channel. There is oil-spill response capability on standby 24/7 with very impressive state-of-the-art equipment. The Coast Guard is involved. All of this is paid for by the industry.

I'd like to ask you: We learned that 500 ships a year were coming into the harbour at Prince Rupert, apparently without incident. It's a sheltered channel and a deep-water port. If we had proper marine oil-spill response capability, and Alaska Valdez has set the standard in the world, and we had a safe channel that was established —

**The Chair:** Get to your question.

**Senator Patterson:** — would you think the risk would be reduced and tolerable?

**Mr. Roberts:** Obviously, we have the equipment but the risk is still there. We had people from the Valdez First Nations come over to talk to the Tsimshian about what happened there. They said that the oil was all around them. They said it just grew like a sickness, right to suicide. All their food was gone. What food was there, they couldn't eat because it was contaminated. The suicides are still going on. They talked about all of the fishing licences. Some of them were worth \$300,000 went down to nothing. Was there compensation? If we lost our food chain on that coast, I do not think compensation will ever help that.

You asked a question about what would happen with us. I think you were talking about the economy. Our economy is the coast. We talk about Alberta being paralyzed, but if something should happen here, boy, we're going to be paralyzed because the whole nation depends on that, not just one of us. We're going to be totally paralyzed because that's going to cover everything.

inondés, quels ont été les dommages? Des villes entières ont brûlé. L'Alberta commence à souffrir. Les gens ne se rendront pas compte du problème tant que cela ne leur coûtera pas de l'argent. C'est ce qu'on commence à voir chez les Albertains, et je pense que le changement s'en vient.

**Le sénateur Patterson :** Je vous dirai que je suis le porte-parole au sujet de ce projet de loi. Mon travail consiste à examiner tous les angles et, je suppose, à cerner les lacunes du projet de loi, mais j'aimerais aborder la question du risque de déversement de pétrole. C'est un sujet difficile et délicat.

J'ai visité Valdez avec un comité sénatorial. Nous avons beaucoup étudié ce qui s'est passé là-bas. Nous avons vu les lieux du déversement. Ce que nous y avons appris, c'est que depuis le déversement, les normes d'intervention en cas de déversement de pétrole sont les plus élevées au monde. Beaucoup de choses ont changé en 30 ans. Les navires doivent avoir une double coque. Ils doivent être escortés à l'avant et à l'arrière pour quitter le chenal. Il y a une capacité d'intervention en cas de déversement de pétrole jour et nuit, 7 jours sur 7, avec un équipement de pointe très impressionnant. La Garde côtière participe au processus. Tout cela est payé par l'industrie.

J'aimerais vous demander ceci : nous avons appris que 500 navires circulent chaque année dans le port de Prince Rupert, apparemment sans incident. C'est un chenal abrité et un port en eau profonde. Si nous avions une capacité d'intervention suffisante en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin, et celui de Valdez en Alaska a établi la norme dans le monde, et si nous établissions un chenal sécuritaire...

**Le président :** Arrivez-en à votre question.

**Le sénateur Patterson :** ...pensez-vous que le risque serait réduit et tolérable?

**M. Roberts :** Évidemment, nous avons l'équipement, mais il y aura toujours un risque. Des membres de la Première Nation de Valdez sont venus parler aux Tsimshian de ce qui s'est passé là-bas. Ils ont dit que le pétrole les entourait. Ils m'ont dit qu'il s'était propagé comme une maladie, jusqu'au suicide. Ils n'avaient plus rien à manger. La nourriture qui se trouvait là ne pouvait pas être consommée parce qu'elle était contaminée. Il y a encore des suicides. Ils ont parlé de tous les permis de pêche. Certains de ces permis valaient jusqu'à 300 000 \$, mais ils ne valent désormais plus rien. Y a-t-il eu une indemnisation? Si nous avons perdu notre chaîne alimentaire sur cette côte, je ne crois pas qu'une indemnisation soit possible.

Vous avez demandé ce qui nous arriverait. Je pense que vous parliez de l'économie. Notre économie, c'est la côte. Nous parlons de la paralysie de l'Alberta, mais si quelque chose devait arriver ici, eh bien, nous serions paralysés parce que tout le pays en dépend, pas seulement l'un d'entre nous. Nous allons être complètement paralysés parce que cela va tout couvrir.

I'll give you a tape on Enbridge which has a lot of stuff from our presentation. We have to look at solutions and refineries over here. All we're looking at is quick dollars to get over to China and other parts of the world. We live right here. The refinery should be right here. We should benefit from those products too. Our oil goes down to the United States and gets pumped back. We get charged premium rates, and we've got the stuff right here in our own country.

**Senator Dasko:** The topic of Northern Gateway has come up in your comments. I just wanted to get into the weeds a bit to clarify that I believe all of your communities opposed Northern Gateway. If that is true, could each of you tell me the reasons why you did? Was it the issue of the tanker traffic? Was it the disruption of construction? Was it that perhaps no benefits were coming to your communities?

Could you just articulate, Ms. Smith, Mr. Starlund and Mr. Roberts, how you viewed that development with respect to your communities?

**Ms. Smith:** Each of our statements kind of allude to the answer to that question. The risks of that product are just too great.

**Senator Dasko:** All around, do you mean?

**Ms. Smith:** All around. We didn't take that decision lightly. We don't take any decision that has any impacts in our territory lightly. We've stated time and time again that our territories are our cultural identities. It is our ties to the land and what the land provides to our community.

You talk about fishing being an economy or what it means to have a dollar going back to some of our memberships. That industry wasn't taken care of in our territory. Therefore, you see a drop in the dollar aspect of that. What is not recognized and what has been stated here is that the industry doesn't only provide a dollar sign back to our communities.

We've had economies in our communities prior to contact. I've stated that numerous amounts of times in public. Our communities trade those aspects of our culture. What we were able to provide for our communities was a staple for them to be able to then trade. Those were our economies. That's what fish, the eulachon and halibut means to our communities.

Je vais vous donner un enregistrement sur Enbridge qui renferme beaucoup de renseignements qui se trouvent dans notre exposé. Nous devons examiner des solutions et penser à installer des raffineries ici. Tout ce que nous voulons, c'est de l'installer rapidement afin de pouvoir exporter vers la Chine et ailleurs dans le monde. Nous vivons ici même. La raffinerie devrait être ici. Nous devrions aussi profiter de ces produits. Notre pétrole est exporté aux États-Unis et il nous est ensuite revendu. On nous impose des prix exorbitants, même si nous avons tout ce qu'il faut ici, dans notre pays.

**La sénatrice Dasko :** Vous avez parlé du projet Northern Gateway. Je voulais simplement entrer un peu dans les détails pour préciser que si je me rappelle bien, toutes vos communautés étaient opposées au projet Northern Gateway. Si c'est vrai, est-ce que chacun d'entre vous pourrait me dire pourquoi? Était-ce un problème de trafic de pétroliers? Était-ce plutôt un problème de perturbation de la construction? Était-ce parce qu'il n'y avait peut-être pas d'avantages pour vos communautés?

Pourriez-vous expliquer, madame Smith, monsieur Starlund et monsieur Roberts, comment vous perceviez ce développement par rapport à vos communautés?

**Mme Smith :** Chacune de nos déclarations répond en quelque sorte à cette question. Les risques associés à ce produit sont tout simplement trop grands.

**La sénatrice Dasko :** Vous voulez dire de façon générale?

**Mme Smith :** En général. Nous n'avons pas pris cette décision à la légère. Nous ne prenons pas à la légère les décisions qui ont des répercussions sur notre territoire. Nous avons répété à maintes reprises que nos territoires représentent les diverses formes de notre identité culturelle. Ils représentent nos liens avec la terre et avec ce que la terre fournit à notre communauté.

Vous dites que la pêche est un secteur de l'économie ou parlez de ce que cela signifie quand un dollar retourne à certains de nos membres. Cette industrie n'a pas été prise en charge sur notre territoire. En conséquence, il y a eu une baisse de la valeur de ce secteur. Ce qui n'est pas reconnu et ce que nous disons ici, c'est que l'industrie n'a pas que des avantages économiques à offrir à nos communautés.

Nous exerçons des activités économiques dans nos communautés avant l'arrivée des Européens. Je l'ai dit à maintes reprises en public. Nos communautés échangent ces aspects de notre culture. Ce que nous avons été en mesure de fournir à nos communautés, c'est un moyen de subsistance pour leur permettre de faire du commerce. C'étaient nos activités économiques. C'est ce que le poisson, l'eulachon et le flétan signifient pour nos communautés.

**Senator MacDonald:** Mr. Starlund, I liked your analogy about the \$10,000 a month or the Ferrari. If I had my way, I would want to get both. Your concerns about risk are legitimate. I think risk management is very important.

We have a lot of experience with risk management on the East Coast. You have six million tonnes of Canadian crude going into Canadian vessels on this coast. We have 283 million tonnes a year on the East Coast of Canada. We have good spill response units. I think you need one here.

I am sure a pipeline going through will be built here. I think one should be built anyway. As Senator Patterson mentioned, you have 500 large vessels landing and moving product at Prince Rupert every year. Those are all single-hulled vessels. My family has been in the shipping industry for years. There's not a single-hulled vessel that's safer than a double-hulled vessel. They all have greater risk. You're at risk right now without a spill response.

I guess I just wanted to put that out there. I appreciate your concern about risk, but risk is something that has to be managed in life, no matter what we do. We've done a good job on the East Coast managing risk and getting benefit from managing the risk. We have very lucrative fisheries on the East Coast. They pump half a million barrels a day out of the Grand Banks, and they fish there. It's the greatest fishing banks in the world. Newfoundlanders and other people on the East Coast want to keep both because it's so important for everybody's livelihood. When you say you want to protect the environment, I completely support your concerns about protecting the environment, but I think that both can be managed with good planning, proper technology and proper equipment.

We heard a lot about the *Nathan E. Stewart* a ship that went down. Again, that was a single-hulled vessel. They can do a lot of damage. Anything that can crack open and spill can do a lot of damage if you don't have a proper response capacity.

If the government, along with industry, would put the proper response mechanisms and response infrastructure in place to give you the comfort you need, could you be more amenable to reassessing your approach to this so that everybody here can benefit, including yourself, and protect your way of life and the resources here?

**Mr. Starlund:** Thank you for your question. What my response would be is that what we're talking about here today is over 12,500 tonnes of crude oil and persistent oil. What my

**Le sénateur MacDonald :** Monsieur Starlund, j'ai bien aimé votre analogie des 10 000 \$ par mois ou de la Ferrari. Si j'avais le choix, je voudrais avoir les deux. Vos préoccupations au sujet du risque sont légitimes. Je pense que la gestion du risque est très importante.

Nous avons beaucoup d'expérience en gestion des risques sur la côte Est. Il y a six millions de tonnes de brut canadien qui sont acheminées vers des navires canadiens sur cette côte. Il se transporte 283 millions de tonnes par année sur la côte Est du Canada. Nous avons de bonnes unités d'intervention en cas de déversement. Je pense qu'il vous en faut une ici.

Je suis certain qu'un pipeline sera construit ici. Je pense qu'il faudra en construire un de toute façon. Comme le sénateur Patterson l'a mentionné, il y a 500 grands navires qui circulent et transportent des produits à Prince Rupert chaque année. Ce sont tous des navires à coque simple. Ma famille travaille dans l'industrie du transport maritime depuis des années. Il n'y a pas de navire à coque simple plus sûr qu'un navire à double coque. Les risques associés à tous ces navires sont plus élevés. À l'heure actuelle, vous êtes en danger sans unité d'intervention prête à agir en cas de déversement.

Je voulais simplement le souligner. Je comprends votre préoccupation au sujet du risque, mais le risque doit être géré dans la vie, peu importe ce que nous faisons. Nous avons fait du bon travail sur la côte Est pour gérer les risques et en tirer profit. Nous avons des pêches très lucratives sur la côte Est. On y pompe un demi-million de barils par jour à partir des Grands Bancs, et on y pêche. Ce sont les plus grands bancs de pêche au monde. Les Terre-Neuviens et les autres habitants de la côte Est veulent conserver les deux parce qu'ils sont tous deux très importants pour la subsistance de tous. Quand vous dites que vous voulez protéger l'environnement, je suis tout à fait sensible à vos préoccupations en matière de protection de l'environnement, mais je pense que les deux peuvent être gérés avec la bonne planification, la bonne technologie et le bon équipement.

Nous avons beaucoup entendu parler du *Nathan E. Stewart*, un navire qui a sombré. Encore une fois, il s'agissait d'un navire à coque simple. Ils peuvent causer beaucoup de dommages. Tous les navires qui peuvent percer et laisser échapper leur contenu peuvent causer beaucoup de dommages sans la capacité d'intervention qui s'impose.

Si le gouvernement, de concert avec l'industrie, mettait en place les mécanismes et l'infrastructure d'intervention appropriés pour vous donner l'assurance dont vous avez besoin, seriez-vous plus disposés à réévaluer votre approche afin que tout le monde ici puisse en profiter, y compris vous-même, tout en protégeant votre mode de vie et vos ressources?

**M. Starlund :** Je vous remercie de votre question. À cela, je réponds que nous parlons aujourd'hui de plus de 12 500 tonnes de pétrole brut et d'hydrocarbures persistants. Mon exposé vise à

presentation is talking about is limiting risk. What the 12,500 is limiting is the risk of a catastrophe. That's kind of something that's hanging over ahead. It's likely not to happen. If it does happen the effects will be terrible, and we could never recover depending on what the situation is.

That's what we're trying to manage our risk for. We don't want to bet on something that will give us some economic comfort in the next 50 or 75 years but on something that could provide for us in perpetuity, all of us. I'd stick to what we're talking about here, the 12,500 tonnes of crude oil and persistent oil.

**Senator MacDonald:** I want to make the point that I wish we were producing more of our own finished products as well. We used to produce a lot more in this country. On the East Coast we had a couple of refineries shut down because they were small capacity. It would have to be a large capacity state-of-the-art facility to compete in the world market. Yes, we should be producing more of our own product.

**Senator Cormier:** My question is for all of you and concerns the Eagle Spirit Energy pipeline corridor project. In his testimony before our committee, Kenneth Brown said that the problem with Bill C-48 was that it unilaterally discarded constitutionally protected rights and title to land that could not be extinguished by simple legislation. It didn't allow for a federal and provincial environmental assessment process, exacerbated the current helplessness in First Nations communities, perpetuated the current monopoly America has on our most valuable resource, and was based on political rather than economic or environmental concerns.

Could you please comment on the arguments that he brought to us? Do you agree with them?

**Mr. Starlund:** No, I think I was pretty clear in my statement that I do not agree with them. I think that they do really represent the actual perspectives of the First Nations people on the North Coast. I think they will use any political means they can to try to make this happen.

Do you know what? They want to call us radical, but protecting our economy and our way of life isn't radical. That's something that I can see is the view of some members of the Senate as well, but the role of government is to step in, take in all these facts and say who's in the right here.

**Mr. Roberts:** We're against the oil the way it is now and the moratorium on our oil. The risk is very big here. The solution is to do with refineries here and create jobs over here.

limiter les risques. En limitant le volume à 12 500 tonnes, nous réduisons le risque d'une catastrophe. C'est la menace qui pèse sur nous. Il est peu probable que cela se produise. Si cela se produit, les effets seront terribles, et nous pourrions ne jamais nous en remettre selon la situation.

C'est pour cela que nous essayons de gérer nos risques. Nous ne voulons pas miser sur un plan qui nous rassurera en matière économique au cours des 50 ou 75 prochaines années, mais plutôt régler le problème à tout jamais, pour nous tous. Je m'en tiendrais à ce dont nous parlons ici, à savoir les 12 500 tonnes de pétrole brut et d'hydrocarbures persistants.

**Le sénateur MacDonald :** Je tiens à dire que j'aimerais aussi que nous produisions davantage de nos propres produits finis. Nous avons déjà produit beaucoup plus au Canada. Sur la côte Est, quelques raffineries ont fermé leurs portes parce qu'elles avaient une faible capacité. Il faut des installations de grande capacité à la fine pointe de la technologie pour être concurrentiels sur le marché mondial. Oui, nous devrions produire davantage nos propres produits.

**Le sénateur Cormier :** Ma question s'adresse à vous tous et concerne le projet de pipeline Eagle Spirit Energy. Dans son témoignage devant notre comité, Kenneth Brown a dit que le projet de loi C-48 pose problème en ce sens qu'il écarte unilatéralement des droits et des titres fonciers protégés par la Constitution qui ne peuvent pas être éteints par une simple loi. Il n'a pas donné lieu à la tenue d'un processus d'évaluation environnementale fédéral et provincial, il a exacerbé l'impuissance actuelle des communautés des Premières Nations, il a perpétué le monopole américain actuel sur notre ressource la plus précieuse et il a été fondé sur des préoccupations politiques plutôt que sur des impératifs économiques ou environnementaux.

Pourriez-vous commenter les arguments qu'il a soulevés devant nous? Êtes-vous d'accord avec ces arguments?

**M. Starlund :** Non, je pense que j'ai dit assez clairement dans ma déclaration que je ne souscris pas à ces arguments. Je pense qu'ils représentent le point de vue réel des Premières Nations de la côte Nord. Je pense que tous les arguments politiques possibles seront évoqués pour y arriver.

Vous savez quoi? On veut nous faire passer pour des radicaux, mais il n'est pas radical de vouloir protéger notre économie et notre mode de vie. C'est ce que pensent aussi certains sénateurs, mais le rôle du gouvernement est d'intervenir, de tenir compte de tous ces faits et de dire qui a raison.

**M. Roberts :** Nous sommes contre le pétrole tel qu'il est produit actuellement et contre le moratoire sur notre pétrole. Le risque est très grand ici. La solution consiste à construire des raffineries ici et à créer des emplois ici.

You're not going to create very many jobs once the pipeline is in. There's only building it. You're going to lose four-fifths once the pipelines are in just like anything else. If you have the refineries here, the jobs stay here. It is just like the Rio Tinto over there: build the refinery over there and the jobs are all over here. That's what we should be doing instead of talking about a moratorium on oil tankers and risking everybody else. We should try to create something that works both ways.

If something did happen out there, if the stuff is refined, it's contained. Oil on a barge or a ship isn't contained. It's just puking out like the yolk of an egg and all over.

**Ms. Smith:** Technologies may emerge and regulations may, but it doesn't make sense. That is not the world we live in today. Things may change, but it doesn't make sense to start it backward and not protect what we have stated here today.

If and when technology becomes relevant for the pipeline, for the tanker and for spill response aspect of what we're talking about here today, maybe the moratorium can be revisited but we can't start backward.

**The Chair:** I'd like to thank the witnesses for attending the meeting today and making their presentations.

For our second panel this morning, we're pleased to welcome from Nisga'a Nation, Eva Clayton, President; from B.C. First Nations Council Energy Corridor Group, Eagle Spirit, Gary Alexcee, Hereditary Chief and Vice Chair; and from Gitsegukla Hereditary Chiefs, Larry Marsden.

We'll now hear from our witnesses, starting with Ms. Clayton.

**Eva Clayton, President, Nisga'a Nation:** I would like to begin by expressing the appreciation of the Nisga'a Lisims Government to the committee for inviting me to appear before you on behalf of the Nisga'a Nation. I have with me the executive chair and member of the executive of Nisga'a Lisims Government, Brian Tait who is sitting with the observers.

The Nisga'a Nation does not support the imposition of a moratorium that would apply to areas under our treaty. We believe that Bill C-48 flies in the face of the principles of self-determination and environmental management that lie at the heart of the Nisga'a Treaty. I will provide more details on why the Nisga'a Nation is opposed to this legislation as currently drafted, but I would like to begin with a bit of the background of the Nisga'a Nation.

Il n'y aura pas beaucoup de création d'emplois une fois que le pipeline sera construit. Une fois la construction terminée, les emplois prennent fin. Les quatre cinquièmes des emplois seront perdus une fois que les pipelines seront construits, comme pour tout le reste. Si des raffineries sont construites ici, les emplois resteront ici. C'est comme pour Rio Tinto là-bas : la raffinerie est construite là-bas et les emplois sont tous là-bas. C'est ce que nous devrions faire au lieu de parler d'un moratoire sur les pétroliers et de tout risquer. Nous devrions essayer de créer quelque chose qui fonctionne pour tout le monde.

Si un accident se produit avec le produit raffiné là-bas, il est circonscrit. Le pétrole qui se trouve sur une barge ou un navire n'est pas circonscrit. Il ne peut que s'écouler et se répandre comme un jaune d'œuf.

**Mme Smith :** Des technologies et des règlements peuvent émerger, mais cela n'a pas de sens. Ce n'est pas le monde dans lequel nous vivons aujourd'hui. Les choses peuvent changer, mais il n'est pas logique de sauter les étapes et de ne pas protéger nos ressources comme nous l'avons dit ici aujourd'hui.

Si et quand la technologie deviendra pertinente pour les pipelines, pour les pétroliers et pour les interventions en cas de déversement dont nous parlons aujourd'hui, peut-être que le moratoire pourra être réexaminé, mais nous ne pouvons pas sauter les étapes.

**Le président :** Je remercie les témoins d'être venus aujourd'hui et de nous avoir présenté leurs exposés.

Pour notre deuxième groupe de témoins de ce matin, nous avons le plaisir d'accueillir Eva Clayton, présidente de la Nation Nisga'a; Gary Alexcee, chef héréditaire et vice-président, Eagle Spirit, B.C. First Nations Council Energy Corridor Group; et Larry Marsden, des chefs héréditaires de Gitsegukla.

Nous allons maintenant entendre nos témoins, en commençant par Mme Clayton.

**Eva Clayton, présidente, Nation Nisga'a :** J'aimerais commencer par remercier le gouvernement Nisga'a Lisims de m'avoir invitée à comparaître devant vous au nom de la Nation Nisga'a. Je suis accompagnée du président-directeur général et membre de l'exécutif du gouvernement Nisga'a Lisims, Brian Tait, qui est assis parmi les observateurs.

La Nation Nisga'a n'appuie pas l'imposition d'un moratoire qui s'appliquerait aux régions visées par notre traité. Nous croyons que le projet de loi C-48 va à l'encontre des principes de l'autodétermination et de la gestion de l'environnement qui sont au cœur du traité avec les Nisga'as. Je vais donner plus de détails sur les raisons pour lesquelles la Nation Nisga'a s'oppose au projet de loi tel qu'il est rédigé actuellement, mais j'aimerais commencer par parler un peu du contexte de la Nation Nisga'a.

The Nisga'a Treaty was the first modern-day treaty in British Columbia. It was also the first treaty in Canada, and perhaps the world, to fully set out and constitutionally protect our rights to self-government and our authority to make laws over our land and our people.

Under the Nisga'a Treaty, we have substantial rights over the Nass area, which encompasses over 26,000 square kilometres in northwestern British Columbia. We also own and have legislative jurisdiction over approximately 2,000 square kilometres of land in the Nass River Valley, which is known as Nisga'a lands.

When our treaty came into force on May 11, 2000, after more than 113 years of struggle, the Indian Act ceased to exist and ceased to apply to us. For the first time, our nation had recognized legal and constitutional authority to conduct our own affairs. It is in this context of seeking respect for our modern treaty that we come before you today to express our concerns about Bill C-48.

This legislation was introduced without any discussion about the significant implications it would have on the Nisga'a Nation and the Nisga'a Treaty. Discussions were limited to preliminary ideas about various approaches to protecting the coast, potential geographic extent of the legislation and what products may be covered by the legislation, all in highly hypothetical terms.

In the weeks that preceded the introduction of Bill C-48, we urged the minister, his cabinet colleagues and staff that the moratorium must not be introduced before the implications on our nation and our treaty were well understood, and that the moratorium should not cover our treaty area. Despite these efforts our appeals fell on deaf ears, and the legislation was introduced without any further dialogue with the Nisga'a Nation.

This lack of consultation and the failure to assess the implications of the proposed legislation on our treaty are contrary to the expectations of the assessment of modern treaty implications process that was set out in the 2015 cabinet directive on the federal approach to modern treaties implementation, the government's own process for ensuring treaty commitments are honoured in policy processes.

Clearly, consultation on this legislation fell short of what would be expected between treaty partners. We believe it is clear that this Bill C-48 undermines the principles of self-determination and environmental management that lie at the heart of the Nisga'a Treaty. Moreover, this legislation is not based on scientific evidence. It does nothing to protect sensitive

Le traité avec les Nisga'as a été le premier traité moderne conclu en Colombie-Britannique. C'était aussi le premier traité au Canada, et peut-être dans le monde, à énoncer et à protéger intégralement nos droits à l'autonomie gouvernementale et notre pouvoir de légiférer sur nos terres et sur nos peuples.

En vertu du traité avec les Nisga'as, nous avons des droits importants sur la région de la Nass, qui couvre plus de 26 000 kilomètres carrés dans le nord-ouest de la Colombie-Britannique. Nous possédons également et avons compétence législative sur environ 2 000 kilomètres carrés de terres dans la vallée de la rivière Nass, connue sous le nom de terres Nisga'a.

Lorsque notre traité est entré en vigueur le 11 mai 2000, après plus de 113 ans de lutte, la Loi sur les Indiens a cessé d'exister et de s'appliquer à nous. Pour la première fois, notre nation avait un pouvoir juridique et constitutionnel reconnu de mener ses propres affaires. C'est dans le contexte de la recherche du respect de notre traité moderne que nous nous présentons devant vous aujourd'hui pour vous faire part de nos préoccupations au sujet du projet de loi C-48.

Ce projet de loi a été présenté sans qu'il y ait eu de discussion sur les répercussions importantes qu'il aurait sur la Nation Nisga'a et sur le traité avec les Nisga'as. Les discussions se sont limitées aux idées préliminaires sur les diverses approches de protection de la côte, la portée géographique potentielle de la loi et les produits qui pourraient être visés par la loi, tout cela de façon très hypothétique.

Au cours des semaines qui ont précédé la présentation du projet de loi C-48, nous avons exhorté le ministre, ses collègues du cabinet et son personnel à ne pas imposer le moratoire avant que les répercussions sur notre nation et notre traité ne soient bien comprises et à faire en sorte que le moratoire ne s'applique pas à notre région visée par le traité. Malgré ces efforts, nos appels sont restés lettre morte, et le projet de loi a été présenté sans aucun autre dialogue avec la Nation Nisga'a.

Cette absence de consultation et d'évaluation des répercussions du projet de loi sur notre traité va à l'encontre des attentes relatives au processus d'évaluation des répercussions des traités modernes qui a été établi dans la Directive du Cabinet de 2015 sur l'approche fédérale à l'égard de la mise en œuvre des traités modernes, c'est-à-dire le processus établi par le gouvernement même pour s'assurer que les engagements pris dans les traités sont respectés dans les processus d'élaboration des politiques.

De toute évidence, les consultations sur ce projet de loi n'ont pas été à la hauteur des attentes entre les parties aux traités. Nous croyons qu'il est clair que le projet de loi C-48 mine les principes de l'autodétermination et de la gestion de l'environnement qui sont au cœur du traité avec les Nisga'as. De plus, ce projet de loi n'est pas fondé sur des preuves

ecosystems on the West Coast and represents an arbitrary choice of one coastline over others.

We aspire to become a prosperous and self-sustaining nation that can provide meaningful economic opportunities for our people. This aspiration is reflected in our treaty, which sets out Canada's, British Columbia's and the Nisga'a Nation's shared commitment to reduce the reliance of Nisga'a Nation on federal transfers over time. The Nisga'a Nation takes this goal very seriously. However, it stands to be undermined by Bill C-48. The future prosperity and ability of our people to enjoy a better quality of life require the creation of an economic base in the Nass area that meets the requirements of our treaty. This is the first priority of our government.

In the 19 years since our treaty came into effect, we have successfully negotiated many environmentally sound agreements in the mining, hydroelectric transmission and liquefied natural gas sectors. Unfortunately, the economic climate in northern B.C. is poor and few of these projects are under way. The economic opportunities to be gained from many of these agreements have not yet been realized. We want to be well positioned so that the provisions of our treaty can be employed to enable our nation to consider whether an environmentally sound approach to export project development is possible when economic conditions change.

Our treaty includes comprehensive provisions for environmental assessment and protection over the entire 26,000 kilometres of the Nass area. These and other provisions under our treaty have opened the door to joint economic initiatives in the development of our natural resources within the Nass area. They ensure that the necessary balance between building a strong economy and protecting our lands and waters are achieved. Allowing the provisions of our treaty to assess any potential project on its merits would ensure that scientific evidence plays an essential role in assessing impacts and informing decision making, instead of the current approach which unilaterally and arbitrarily enacts a blanket tanker ban over a particular region of Canada.

Put differently, how come the same systems and regimes sufficient to support the expansion of tanker traffic through the Port of Vancouver and along either of the north or east coasts of Canada are not sufficient to support tanker traffic on the North Coast where ease of navigation and low marine traffic present even fewer risks?

scientifiques. Il ne fait rien pour protéger les écosystèmes fragiles de la côte Ouest et représente le choix arbitraire d'une côte au détriment des autres.

Nous aspirons à devenir une nation prospère et autosuffisante où sont offerts des débouchés économiques intéressants à notre population. Cette aspiration se reflète dans notre traité, qui énonce l'engagement commun du Canada, de la Colombie-Britannique et de la Nation Nisga'a de réduire au fil des ans la dépendance de la Nation Nisga'a à l'égard des transferts fédéraux. La Nation Nisga'a prend cet objectif très au sérieux. Toutefois, le projet de loi C-48 risque de le miner. La prospérité future et la capacité de notre peuple à jouir d'une meilleure qualité de vie requièrent la création d'une base économique dans la région de la Nass qui répond aux exigences de notre traité. C'est la principale priorité de notre gouvernement.

Au cours des 19 années qui ont suivi l'entrée en vigueur de notre traité, nous avons négocié avec succès de nombreuses ententes respectueuses de l'environnement dans les secteurs de l'exploitation minière, du transport hydroélectrique et du gaz naturel liquéfié. Malheureusement, le climat économique dans le nord de la Colombie-Britannique s'est assombri et peu de ces projets sont effectivement en cours. Les débouchés économiques qui découleront de bon nombre de ces accords ne se sont pas encore concrétisés. Nous voulons être bien positionnés afin que les dispositions de notre traité puissent permettre à notre nation de déterminer si une approche écologique du développement de projets d'exportation est possible lorsque la conjoncture économique le permettra.

Notre traité renferme des dispositions exhaustives en matière d'évaluation environnementale et de protection de l'environnement sur l'ensemble des 26 000 kilomètres de la région de la Nass. Ces dispositions et d'autres dispositions de notre traité ont ouvert la porte à des initiatives économiques conjointes pour le développement de nos ressources naturelles dans la région de la Nass. Elles assurent l'équilibre nécessaire entre la création d'une économie forte et la protection de nos terres et de nos eaux. Faire en sorte que les dispositions de notre traité permettent d'évaluer le bien-fondé de tout projet éventuel garantirait que les preuves scientifiques jouent un rôle essentiel dans l'évaluation des répercussions et dans la prise de décisions éclairées, au lieu de l'approche actuelle qui impose, unilatéralement et arbitrairement, une interdiction générale des pétroliers dans une région donnée du Canada.

Autrement dit, comment se fait-il que les mêmes systèmes et régimes qui suffisent à soutenir l'expansion du trafic de pétroliers dans le port de Vancouver et le long des côtes Nord ou Est du Canada ne suffisent pas à soutenir le trafic de pétroliers sur la côte Nord, où la facilité de navigation et le faible trafic maritime présentent encore moins de risques?



In conclusion, I would like you to know that the Nisga'a Nation has never and will never support a project that could result in the devastation of our land, our food and our way of life. We have attempted to persuade this government to preserve the opportunity for the Nisga'a Nation, Coastal First Nations and local communities to work with the government to assess any future proposals and their scientific merits, and to ensure that we maintain our ability to have a meaningful say in what happens on our lands and in our region.

On an issue which has such immense implications to the Nisga'a Nation and to all Canadians, we regret that the government has proceeded without any meaningful accommodation for the Indigenous people that have the most to lose. We urge you in the strongest possible way to consider amendments to this legislation that would reflect Canada's commitment to the Nisga'a Treaty. Amending the northern boundary of the moratorium to exclude the Nass area and the Nisga'a lands would meet this commitment.

We believe that there is a way forward, using the positions of the Nisga'a Treaty in conjunction with Canada's robust regulatory processes, to allow Canada to achieve the objectives of the proposed moratorium without interfering with the Nisga'a Nation's rights under the Nisga'a Treaty.

Our government is committed to creating an economic base in the Nass Valley that meets the requirements of our treaty. It is the first priority of our government. We will not continue to see our way of life eroded and to consign our children and grandchildren to a way of life without meaningful opportunities, particularly in the face of a policy decision by a government that is contrary to our interests. Under our treaty, the Nisga'a Nation decides what we do. With that, thank you.

**Larry Marsden, Head Chief, Gitsegukla Hereditary Chiefs:** As Chief Guksen of Gitsegukla, I am here to represent the Gitsegukla chiefs of the Fireweed Clan.

In 2004, Calvin Helin and his group came to Gitsegukla to tell us what were their pipeline plans. They know that the Gitksan don't want the pipeline near their territory. Calvin informed us that they would try to move the pipeline as far away as possible from the Gitksan territory. He also told us that the government doesn't consult any First Nations and that they would consult us. The Gitsegukla chiefs really liked what Calvin said, so we signed up with them and support them.

En conclusion, j'aimerais que vous sachiez que la Nation Nisga'a n'a jamais appuyé et n'appuiera jamais un projet qui pourrait avoir pour effet de dévaster notre territoire, notre nourriture et notre mode de vie. Nous avons tenté de persuader le gouvernement de préserver la possibilité pour la Nation Nisga'a, les Premières Nations côtières et les communautés locales de collaborer avec le gouvernement pour évaluer les propositions futures et leurs mérites scientifiques, et de nous assurer que nous continuons d'avoir voix au chapitre dans ce qui se passe sur nos terres et dans notre région.

Nous déplorons que le gouvernement n'ait pas pris de mesures concrètes pour répondre aux besoins des peuples autochtones qui ont le plus à perdre dans ce dossier qui a d'énormes répercussions sur la Nation Nisga'a et sur l'ensemble des Canadiens. Nous vous exhortons à envisager avec la plus grande fermeté des amendements à ce projet de loi qui refléteraient les engagements du Canada prévus dans le traité avec les Nisga'as. La modification de la limite nord de la région visée par le moratoire pour exclure la région de la Nass et les terres Nisga'a permettrait de respecter cet engagement.

Nous croyons qu'il y a une façon d'aller de l'avant, en utilisant les positions du traité avec les Nisga'as de concert avec les solides processus réglementaires du Canada, pour permettre au Canada d'atteindre les objectifs du moratoire proposé sans empiéter sur les droits de la nation Nisga'a en vertu du traité avec les Nisga'as.

Notre gouvernement s'est engagé à créer une assise économique dans la vallée de la Nass qui répond aux exigences de notre traité. C'est la principale priorité de notre gouvernement. Nous n'allons pas rester les bras croisés pendant que nous regardons notre mode de vie s'éroder et ainsi condamner nos enfants et nos petits-enfants à un mode de vie sans véritables possibilités, surtout en raison de la décision politique d'un gouvernement qui va à l'encontre de nos intérêts. En vertu de notre traité, c'est la nation Nisga'a qui décide elle-même ce qu'elle doit faire. Sur ce, je vous remercie.

**Larry Marsden, chef, Chefs héréditaires de Gitsegukla :** En ma qualité de chef Guksen de Gitsegukla, je suis ici pour représenter les chefs Gitsegukla du clan de Fireweed.

En 2004, Calvin Helin et son groupe sont venus à Gitsegukla pour nous expliquer leurs projets de pipeline. Ils savaient que les Gitksans ne veulent pas du pipeline près de leur territoire. Calvin nous a informés qu'il essaierait de déplacer le pipeline le plus loin possible du territoire gitksan. Il nous a aussi dit que le gouvernement ne consulte pas les Premières Nations et qu'il nous consulterait. Comme les chefs de Gitsegukla ont vraiment aimé ce que Calvin a dit, nous nous sommes engagés avec eux et nous les appuyons.

If this pipeline doesn't happen, the government will ship oil by CN Rail, which is really risky for Gitxsan, especially in Gitsegukla, because we do all our fishing along the Skeena River. We know how bitumen explodes if a derail was to happen. All of us in Gitsegukla we fish along the Skeena, and the CN Rail runs along the Skeena. If the train derailes while we're checking our nets, the bitumen oil will blow us right out of the river. We rely on our fish. All Gitxsan rely on fish. Without fish, we would all starve. I encouraged James Kennedy who is here with Eagle Spirit to push this project because, like I said, if the pipeline doesn't happen then there will be a big risk with CN trains hauling bitumen.

That's about it. Thank you.

**Gary Alexcee, Hereditary Chief Gingolx, Vice Chair of the B.C. First Nations Council Energy Corridor Group, Eagle Spirit Energy, as an individual:** I thank the Tsimshian Nation for allowing us to be here to speak to the Senate Committee on Transportation.

First, we're really against Bill C-48 because of what it proposes to all First Nations of the Eagle Spirit Energy Corridor Group, 35 First Nations to be exact. We're looking to the Saskatchewan First Nations and the Manitoba First Nations to joining our group. We want to transport light crude oil, out of Grassy Point, seven minutes away from getting directly to the ocean and to the market and not going near any other lands in the area.

To refresh everyone's minds, a port study done in 1978 on the North Coast. It was deemed to be the safest port in British Columbia at that time. This leaves the south coast at Burnaby. We don't have to go near there or touch anything in that area because it's already congested with the cruise ships, other oil tankers, et cetera. Vancouver is a busy port, whereas if you come through the port of Prince Rupert we have the ability. We're working with the Alyeska people. Those are the people that have refined the safekeeping of ships. We would be creating so much work and employment with this oil pipeline and the shipping from the Port of Grassy Point in Prince Rupert.

You're going to create employment, training and further education for our kids. Right now, under the Indian Act, you've got nothing. You have nothing there to support what we're doing. We have a 90 per cent unemployment in all those First Nations corridors that I told you about. It is very important that we stop Bill C-48. That's one of the most important reasons we want that to be stopped. There was no consultation by Minister of Transport Marc Garneau with any of the First Nations about stopping Bill C-48.

Si ce pipeline n'est pas construit, le gouvernement expédiera le pétrole par le CN, ce qui est vraiment risqué pour les Gitxsans, surtout à Gitsegukla, parce que nous pêchons le long de la rivière Skeena. Nous savons comment le bitume explose en cas de déraillement. À Gitsegukla, nous pêchons tous le long de la Skeena, et la voie du CN longe la Skeena. Si le train déraile pendant que nous vérifions nos filets, le bitume nous catapultera carrément loin de la rivière. Nous dépendons de notre poisson. Tous les Gitxsans dépendent du poisson. Sans poisson, nous mourrions tous de faim. J'ai encouragé James Kennedy, qui est ici avec Eagle Spirit, à faire avancer ce projet parce que, comme je l'ai dit, si le pipeline n'est pas construit, les trains du CN qui transportent du bitume nous feront courir un grand risque.

C'est à peu près tout. Merci.

**Gary Alexcee, chef héréditaire de Gingolx, vice-président du B.C. First Nations Council Energy Corridor Group, Eagle Spirit Energy, à titre personnel :** Je remercie la nation Tsimshian de nous avoir permis de comparaître devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Premièrement, nous sommes vraiment contre le projet de loi C-48 à cause de ce qu'il propose à toutes les Premières Nations du groupe Eagle Spirit Energy Corridor, soit 35 Premières Nations pour être exact. Nous espérons que les Premières Nations de la Saskatchewan et du Manitoba se joindront à notre groupe. Nous voulons transporter du pétrole brut léger à partir de Grassy Point, à sept minutes de l'océan et du marché, sans nous approcher d'autres terres de la région.

Pour rafraîchir la mémoire de tout le monde, une étude sur les ports a été faite en 1978 sur la côte Nord. Celui de Grassy Point était le port réputé le plus sûr de la Colombie-Britannique à l'époque. C'est celui qui est situé sur la côte Sud à Burnaby. Nous n'avons pas besoin d'aller là-bas ni de faire quoi que ce soit dans cette région parce qu'elle est déjà engorgée par les navires de croisière, les autres pétroliers, et ainsi de suite. Vancouver est un port achalandé, alors que si vous passez par le port de Prince Rupert, nous avons la capacité sans l'achalandage. Nous travaillons avec les gens d'Alyeska. Ce sont eux qui ont amélioré la sécurité des navires. Nous créerions un très grand nombre d'emplois grâce à cet oléoduc et au transport à partir du port de Grassy Point, à Prince Rupert.

Il y aura création d'emplois, de cours de formation et des possibilités d'éducation accrues pour nos enfants. À l'heure actuelle, en vertu de la Loi sur les Indiens, il n'y a rien. Il n'y a rien pour appuyer ce que nous faisons. Le taux de chômage se chiffre à 90 p. 100 dans tous les corridors des Premières Nations dont je vous ai parlé. Il est très important de défaire le projet de loi C-48. C'est l'une des principales raisons pour lesquelles nous voulons qu'il soit défait. Le ministre des Transports, Marc Garneau, n'a consulté aucune des Premières Nations au sujet de leur opposition au projet de loi C-48.

We understand that the U.S. wants to stop our oil shipments going from the West Coast because they want to lock up Alberta and oil people and go through them, where we lose economic value. That's not very good for Canada, whereas the ESE pipeline going through at the corridor group backs it up.

You will have many people employed and energy there. The funds will be there. We don't need to depend on Indian Affairs. This is what the federal government does. It keeps the First Nations dependent upon them, giving them little handouts, little bits here and little bits there.

We have people in the First Nations group that are part of Treaty 6 and part of Treaty 8. They said they don't even get peanuts from what their treaty has done for them. It is 2019, and they've had their treaties before the Nisga'a Treaty was put in place in 2000. This is the lack that the federal government doesn't think about. They never consulted with any of the First Nations along the corridor or in the interior of British Columbia.

We respect what their concerns are in the First Nations group. We have environmental people that are First Nations who know how to look after the land, contain the rivers, maintain the trapping areas and maintain their food sustenance. This is what's important for all of us.

Along the coast right now, there are hardly any fishermen. There is a lack of boats and a lack of licences. There are no opportunities there. You can't survive on one licence. You need several other licences to be accompanied by each of the fishing villages. I am speaking totally of Lax Kw'Alaams and Kitsumkalum. There used to be a thriving fishing community. There is nothing there now or very little. The forestry is gone. The provincial government made sure that there was nothing there leftover for any of the impacts it caused by logging it off, and that's it.

The impact of Bill C-48 is totally tremendous. This leads to the safety of what we want to do with First Nations in terms of the training that goes along with Bill C-69. I want to finish because this is very clear. We have training components here that rely on the land, shipping, caretaking and tugboat operations. Those should be certified by the opportunities we're going to have. Working with Alyeska, the federal government and their new bill, we can take Bill C-69, the Ocean Protection Plan and improve upon it. They haven't done that. They haven't mentioned that. Thank you.

**Senator Simons:** I am embarrassed to admit how little I understand the intricacies of the geography of this place. I wanted to ask Ms. Clayton, first of all: Do the Nisga'a have access to tidewater from their treaty lands? How far is Nisga'a

Nous comprenons que les États-Unis veulent nous empêcher de livrer du pétrole à partir de la côte Ouest parce qu'ils veulent isoler les gens et le pétrole de l'Alberta, ce qui nous fait perdre de la valeur économique. Ce n'est pas très bon pour le Canada, alors que le pipeline d'ESE qui passe par le groupe du corridor est utilisé en appui.

Il y aura beaucoup d'emplois et d'énergie là-bas. Les fonds seront acheminés. Nous n'avons pas besoin de dépendre des Affaires indiennes. C'est ce qu'attend le gouvernement fédéral. Il laisse les Premières Nations continuer à dépendre de lui, en leur accordant des petits cadeaux ici et là.

Des gens dans le groupe des Premières Nations sont visés par le Traité 6 et le Traité 8. Ils ont dit qu'ils ne reçoivent même pas des miettes de ce que leur traité devait leur rapporter. Nous sommes en 2019, et ils ont conclu leurs traités avant que le traité avec les Nisga'as ne soit mis en place en 2000. C'est une des lacunes auxquelles le gouvernement fédéral ne pense pas. Le gouvernement n'a jamais consulté les Premières Nations le long du corridor ou à l'intérieur de la Colombie-Britannique.

Nous respectons les préoccupations exprimées au sein du groupe des Premières Nations. Il y a des environnementalistes dans les Premières Nations qui savent comment s'occuper de la terre, contenir les rivières, entretenir les zones de piégeage et assurer leur subsistance. C'est ce qui est important pour nous tous.

À l'heure actuelle, il n'y a pratiquement pas de pêcheurs le long de la côte. Il y a un manque de bateaux et un manque de permis. Il n'y a aucune possibilité à cet égard. On ne peut pas survivre avec un seul permis. Il faut plusieurs autres permis pour être accompagné de chacun des villages de pêcheurs. Je parle de Lax Kw'Alaams et de Kitsumkalum. Il y avait autrefois une communauté de pêcheurs florissante. Il n'y a aujourd'hui plus rien ou très peu. La foresterie a disparu. Le gouvernement provincial s'est assuré qu'il ne reste rien pour compenser les répercussions de l'exploitation forestière, et c'est tout.

Les répercussions du projet de loi C-48 sont absolument énormes. Cela m'amène à l'aspect de sécurité de ce que nous voulons faire avec les Premières Nations en ce qui concerne la formation qui accompagne le projet de loi C-69. Je veux terminer parce que c'est très clair. Nous avons ici des composantes de formation qui dépendent de la terre, de la navigation, de l'entretien et de l'exploitation des remorqueurs. Celles-ci devraient être certifiées en fonction des débouchés que nous aurons. En travaillant avec Alyeska, le gouvernement fédéral et son nouveau projet de loi, nous pouvons prendre le projet de loi C-69, le Plan de protection des océans, et l'améliorer. Le gouvernement ne l'a pas fait. Il n'en a pas parlé. Merci.

**La sénatrice Simons :** Je suis gênée d'admettre à quel point je ne comprends pas les subtilités de la géographie de cet endroit. Je voulais d'abord demander à Mme Clayton si les Nisga'as ont accès aux zones côtières à partir de leurs terres visées par le

territory from Grassy Point, which I understand is about 30 kilometres north of Prince Rupert?

**Ms. Clayton:** The Nisga'a Nation has a community situated at the mouth of the Nass, the Nisga'a community of Git Gingolx.

**Senator Simons:** I guess I am trying to figure out if you would want to have a pipeline terminus on Nisga'a territory. If there were a pipeline terminus at Grassy Point, are you hoping that it would have some collateral benefits for your nation?

**Ms. Clayton:** Yes, and what the Nisga'a Nation wants is to be consulted by our treaty partner to get into meaningful discussions of such projects.

**Senator Simons:** I made that question too complicated. Do you want to have a port? Could you have deep-water access from the Nass inlet, or is that too shallow a place for oil tankers to come? Would they have to go someplace else like Grassy Point?

**Ms. Clayton:** Within the Nisga'a Nation we have deep-water portability.

**Senator Simons:** Mr. Alexcee, is Grassy Point the preferred location, or are there other places you could go farther north?

**Mr. Alexcee:** Yes, Grassy Point is the preferred area of the Tsimshian Nation as the open port because it's the safest area to transport crude oil to market.

We have looked at other areas for deep-sea ports. We do have other avenues. We've talked to Alaska. We've talked to the landowners in Hyder, Alaska, already. The governor has given us an MOU to work with. That will be out of Observatory Inlet, which is a deep-sea port as well.

To answer the question you asked of the Nisga'a Nation president, Gingolx is a natural deep-sea port already. It has been established as a port.

**Senator Simons:** On whose territory is Grassy Narrows?

**Mr. Alexcee:** I just told you it was Tsimshian Nation. Lax Kw'Alaams.

**Senator Patterson:** I just had distributed some maps that were prepared by the Library of Parliament, showing the Nisga'a lands and the proposed exclusion zone.

traité. À quelle distance se trouve le territoire nisga'a de Grassy Point, qui, si j'ai bien compris, se trouve à environ 30 kilomètres au nord de Prince Rupert?

**Mme Clayton :** La nation Nisga'a compte une communauté située à l'embouchure de la Nass, soit la communauté Nisga'a de Git Gingolx.

**La sénatrice Simons :** J'essaie de comprendre si vous voulez un terminal de pipeline sur le territoire nisga'a. S'il y avait un terminal de pipeline à Grassy Point, espérez-vous en retirer des avantages collatéraux pour votre nation?

**Mme Clayton :** Oui, et ce que veut la nation Nisga'a, c'est d'être consultée par notre partenaire du traité pour entamer des discussions sérieuses sur de tels projets.

**La sénatrice Simons :** J'ai posé cette question de manière trop compliquée. Voulez-vous un port? Pourriez-vous avoir un accès en eau profonde à partir de l'entrée de la Nass, ou est-ce un endroit trop peu profond pour que les pétroliers puissent y circuler? Devraient-ils aller ailleurs, comme à Grassy Point?

**Mme Clayton :** Dans la nation Nisga'a, nous avons la portabilité en eau profonde.

**La sénatrice Simons :** Monsieur Alexcee, est-ce que Grassy Point est l'endroit privilégié ou y a-t-il d'autres endroits plus au nord où vous pourriez aller?

**M. Alexcee :** Oui, Grassy Point est la région privilégiée de la nation Tsimshian comme port ouvert parce qu'il s'agit de la région la plus sûre pour le transport du pétrole brut vers les marchés.

Nous avons examiné d'autres régions pour les ports en haute mer. Nous avons d'autres possibilités. Nous avons parlé à l'Alaska. Nous avons déjà parlé aux propriétaires fonciers de Hyder, en Alaska. Le gouverneur nous a remis un protocole d'entente avec lequel nous pouvons travailler. Ce sera à partir d'Observatory Inlet, qui est également un port en eau profonde.

Pour répondre à la question que vous avez posée à la présidente de la nation Nisga'a, Gingolx est déjà un port naturel en haute mer. Cet endroit a été établi à titre de port.

**La sénatrice Simons :** Sur quel territoire se trouve Grassy Narrows?

**M. Alexcee :** Je viens de vous dire que c'était celui de la nation Tsimshian. Lax Kw'alaams.

**Le sénateur Patterson :** Je viens de distribuer des cartes qui ont été préparées par la Bibliothèque du Parlement et qui montrent les terres nisga'as et la zone d'exclusion proposée.

I would like to thank Ms. Clayton for her presentation. I understand that one of your concerns about Bill C-48 is that it would ban tanker traffic without any environmental hearing whatsoever. It would preclude any environmental hearing.

I understand that the Nisga'a have control over their own lands and can manage their own lands. You would be in the driver's seat if there was a proposal that would utilize your lands. You would be able to determine the conditions following a thorough review.

Is one of your concerns about Bill C-48 that it would preclude any review of any project and limit control that you might otherwise have?

**Ms. Clayton:** The main concern the Nisga'a Nation has with Bill C-48 is that there was no meaningful consultations on how Bill C-48 would play out and the fact that it was included in Nisga'a territory, the Nass area, with no consultations. We could have worked together to find that balance.

**Senator Patterson:** Could you describe your Aboriginal rights to the land and waters and whether those rights are impacted by this legislation?

**Ms. Clayton:** The rights of the Nisga'a Nation to the land and the waters are impacted. It's a very serious impact. We take that very seriously because the Nisga'a treaty is a constitutionally protected treaty. Our treaty sets out our rights and our title. For the nation to proceed, we would have to convey that we would need to sit down with our treaty partner. It has been deeply impacted by the particular bill that is the question you asked.

**Senator Cormier:** My question is for Ms. Clayton. You spoke about lack of consultation and non-respect of treaties. You also spoke about possible amendments to the bill.

To make sure that consultation takes place and continues with the Nisga'a Nation and other First Nations, would an amendment stating that there must be a periodic revision of the bill to ensure proper assessment and consultation be a good addition to the bill?

**Ms. Clayton:** The Nisga'a Nation participated in the dialogue initiated by Minister Garneau in the summer of 2016. The initiative appeared to be directed at the starting conversation about these matters with local communities and First Nations.

Given the general nature of discussions, the Nisga'a Nation reasonably expected, once the government considered the feedback and developed a proposed approach to the regulatory framework, that in-depth consultation with the Nisga'a Nation on the proposed approach would follow. This is what we wanted.

Je remercie Mme Clayton de son exposé. Je crois comprendre que l'une de vos préoccupations au sujet du projet de loi C-48 est qu'il interdise la circulation des pétroliers sans qu'il y ait la moindre audience environnementale. Son adoption empêcherait la tenue d'une audience environnementale.

Je comprends que les Nisga'as ont le contrôle de leurs propres terres et qu'ils peuvent les gérer comme ils l'entendent. Vous seriez aux commandes si l'on proposait d'utiliser vos terres. Vous pourriez déterminer les conditions à imposer par suite d'un examen approfondi.

L'une de vos préoccupations au sujet du projet de loi C-48 est-elle qu'il empêcherait l'examen des projets et limiterait le contrôle que vous pourriez exercer autrement?

**Mme Clayton :** La principale préoccupation de la nation Nisga'a à l'égard du projet de loi C-48, c'est qu'il n'y a pas eu de consultations sérieuses sur la façon dont le projet de loi C-48 s'appliquerait et sur le fait qu'il a inclus le territoire nisga'a, dans la région de la Nass, sans consultation. Nous aurions pu travailler ensemble pour trouver cet équilibre.

**Le sénateur Patterson :** Pourriez-vous décrire vos droits ancestraux sur les terres et les eaux et nous dire si ces droits sont touchés par ce projet de loi?

**Mme Clayton :** Les droits de la nation Nisga'a sur les terres et les eaux sont touchés. Les répercussions sont très graves. Nous prenons cela très au sérieux parce que le traité avec les Nisga'as est un traité protégé par la Constitution. Notre traité énonce nos droits et notre titre. Pour que la nation puisse aller de l'avant, il faudrait que nous puissions dire que nous devons nous asseoir avec notre partenaire du traité. Pour répondre à votre question, nos droits sont profondément touchés par le projet de loi.

**Le sénateur Cormier :** Ma question s'adresse à Mme Clayton. Vous avez parlé de l'absence de consultation et du non-respect des traités. Vous avez aussi parlé d'amendements possibles au projet de loi.

Pour s'assurer que les consultations se poursuivent avec la nation Nisga'a et d'autres Premières Nations, est-ce qu'un amendement indiquant qu'il doit y avoir une révision périodique du projet de loi pour assurer l'évaluation et la consultation qui s'imposent serait un bon ajout au projet de loi?

**Mme Clayton :** La nation Nisga'a a participé au dialogue lancé par le ministre Garneau à l'été 2016. L'initiative semblait viser à amorcer le dialogue à ce sujet avec les communautés locales et les Premières Nations.

Compte tenu de la nature générale des discussions, la nation Nisga'a s'attendait raisonnablement à ce que, une fois que le gouvernement aurait examiné les commentaires et élaboré une approche proposée pour le cadre de réglementation, une consultation approfondie avec la nation Nisga'a sur l'approche

This way proceeding would be consistent, not only with the law, but also with the promises your government has repeatedly made to Indigenous people, most recently in adoption of the modern treaties implementation framework by deputy ministers in accordance with the 2015 cabinet directive.

**Senator Cormier:** Do you think that periodic revision of the bill could be part of the solution to continue conversation and consultation with your nation, if a periodic revision were added to the bill?

**Ms. Clayton:** Yes, we would appreciate a meeting.

**Senator Smith:** I have a question on economics. I am trying to get an understanding. Mr. Alexcee, you were very strong in your response about the unemployment situation. I am not sure, but is it just your territory or is it in other territories and other nations down the West Coast?

We ask the question to try to understand what economic situation exists right now for many of members and nations. It seems to be an elusive answer, always tied to the fact that they have their salmon to eat twice a week. They have food, but what other things do the people want? What's the particular situation? Is the unemployment as bad as you say it is? If I understand correctly, 90 per cent unemployment is a very serious issue.

What is the economic side of many of the nations? Could you speak for other nations that you may have at least observed besides your own?

**Mr. Alexcee:** As I said in my opening remarks, I am speaking for 35 First Nations that are members of the Eagle Spirit Energy corridor. Along that corridor is 90 per cent unemployment. That includes oil, gas and the fishing industry on the coast. Other industries are affected by the lack of fishing in each of the communities. There's no more net mending. There are no more mechanical or electronic services to take care of their vessels anymore. There is no maintenance upkeep on the vessels because you don't have the dollars for specific fisheries in salmon, halibut, herring, crab and other shellfish. Those are the things that I am talking about. They have repercussions.

None of that is available anymore because of the lack of opportunity. The logging industry is completely bare bones. There are no more operators.

**Senator Smith:** The 35 nations that are conceptually part of the group, how far do they go geographically? Can you go from the origin point where the oil comes in right across with bands, members and partners to the drop-off point?

proposée suivrait. C'est ce que nous voulions. Cette façon de procéder serait conforme non seulement à la loi, mais aussi aux promesses que votre gouvernement a faites à plusieurs reprises aux peuples autochtones, plus récemment en adoptant le cadre de mise en œuvre des traités modernes par les sous-ministres conformément à la directive du Cabinet de 2015.

**Le sénateur Cormier :** Pensez-vous que la révision périodique du projet de loi pourrait faire partie de la solution pour poursuivre le dialogue et la consultation avec votre nation, si une révision périodique était ajoutée au projet de loi?

**Mme Clayton :** Oui, nous aimerions qu'une réunion ait lieu.

**Le sénateur Smith :** J'ai une question d'ordre économique. J'essaie de comprendre. Monsieur Alexcee, vous avez très fortement réagi dans votre réponse concernant le chômage. Je n'en suis pas certain, mais est-ce seulement sur votre territoire ou est-ce la même chose sur d'autres territoires et dans d'autres nations le long de la côte Ouest?

Nous posons la question pour essayer de comprendre la situation économique actuelle de beaucoup de membres et de nations. Cela semble être une réponse difficile, toujours liée au fait qu'ils ont du saumon à manger deux fois par semaine. Ils ont de la nourriture, mais qu'est-ce que les gens veulent d'autre? Quelle est la situation particulière? Le problème de chômage est-il aussi grave que vous le dites? Si j'ai bien compris que le taux de chômage se situe à 90 p. 100, c'est un problème très grave.

Quel est l'aspect économique de beaucoup de nations? Pourriez-vous parler au nom d'autres nations que vous avez peut-être observées, à part la vôtre?

**M. Alexcee :** Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, je parle au nom de 35 Premières Nations membres du corridor Eagle Spirit Energy. Le long de ce corridor, le taux de chômage est de 90 p. 100. Cela comprend le pétrole, le gaz et l'industrie de la pêche sur la côte. D'autres industries sont touchées par l'absence de pêche dans chacune des communautés. Il n'y a plus de ramendage. Il n'y a plus de services mécaniques ou électroniques d'entretien des bateaux. Il n'y a pas d'entretien des bateaux parce que personne n'a les fonds nécessaires pour faire de la pêche au saumon, au flétan, au hareng, au crabe et à d'autres mollusques et crustacés. Voilà ce dont je parle. Il y a plein de repercussions.

Rien de tout cela n'est disponible en raison de l'absence de débouchés. L'industrie forestière est complètement éteinte. Il n'y a plus d'exploitants.

**Le sénateur Smith :** Jusqu'où s'étendent les territoires géographiques des 35 nations qui font partie du groupe sur le plan conceptuel? Pouvez-vous aller du point d'origine où le pétrole entre en contact avec les bandes, les membres et les partenaires jusqu'au point de dépôt?

**Mr. Alexcee:** That's correct. They start from Fort Mac, Alberta, where the tar sands are right now, right through that corridor group where we've laid it out on the map that was presented to you in Ottawa. I don't have it with me today, but it comes right from there to the coast.

**Mr. Alexcee:** We'd rather ship oil than have it come through a railway. There's too much risk in the railway issue.

**Senator Miville-Dechêne:** I want to clarify something first. I have a map here. I want to be sure that you are part of the Gingolx tribe and that it is one of the tribes in the Nisga'a Nation. Do I understand correctly?

**Mr. Alexcee:** You understand correctly.

**Senator Miville-Dechêne:** Grassy Point is part of the Lax Kw'Alaams territory, but you're part of the Nisga'a Nation. Why aren't you promoting the terminal to be on Nisga'a Nation?

I am just trying to understand the relationship between tribes. I am sorry if my question is really basic.

**Mr. Alexcee:** You're trying to start trouble, are you?

**Senator Miville-Dechêne:** No, no. I am trying to understand geography. I have this map with 100 tribes. It's really complicated.

**Mr. Alexcee:** I can't promote the Nisga'a Nation territory because I am not in the government. We speak to the government of the Nisga'a Nation to see where we will be locating, if it happens in the Port of Gingolx, the Nass River Valley, the Observatory Inlet or the Portland Canal, the watershed areas of the Nisga'a Nation. Because they're not partners with Eagle Spirit or part of the 35 First Nations, we're inviting them to come and join us and then we'll talk. Is that what you want to hear?

**Senator Miville-Dechêne:** I'd like you to be a bit more specific about job creation. We've heard testimony to the fact that the job creation is essentially while the pipeline is being constructed. They're short-term jobs, and obviously the investors will get more money.

Are you an investor? Who is financing Eagle Spirit? We don't know. I don't know. Who's financing it? How can you be so sure that there will be jobs for your people? Do you have agreements? Do you have signed agreements?

**Mr. Alexcee:** We are currently working on that. We have investors that are talking and knocking on our door. Job creation is part of that rebuilding of the refineries and the gas line. There

**M. Alexcee:** Bien sûr. Cela commence à Fort Mac, en Alberta, où se trouvent actuellement les sables bitumineux, en passant par ce groupe de corridor où nous avons indiqué sur la carte qui vous a été présentée à Ottawa. Je ne l'ai pas avec moi aujourd'hui, mais cela commence à cet endroit jusqu'à la côte.

**M. Alexcee:** Nous préférons expédier du pétrole plutôt que de le faire passer par le chemin de fer. Le transport par chemin de fer comporte trop de risques.

**La sénatrice Miville-Dechêne:** J'aimerais d'abord préciser une chose. J'ai ici une carte. Je veux m'assurer que vous faites partie de la tribu de Gingolx et que c'est l'une des tribus de la nation Nisga'a. Est-ce bien exact?

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

**La sénatrice Miville-Dechêne:** Grassy Point fait partie du territoire des Lax Kw'alaams, mais vous faites partie de la nation Nisga'a. Pourquoi ne voulez-vous pas que le terminal soit situé sur le territoire de la nation Nisga'a?

J'essaie simplement de comprendre la relation entre les tribus. Je suis désolée si ma question vous paraît trop fondamentale.

**M. Alexcee:** Vous essayez de semer la pagaille, n'est-ce pas?

**La sénatrice Miville-Dechêne:** Pas du tout. J'essaie de comprendre la géographie. J'ai ici cette carte où sont indiqués les emplacements de 100 tribus. C'est vraiment compliqué.

**M. Alexcee:** Je ne peux pas faire la promotion du territoire de la nation Nisga'a parce que je ne fais pas partie du gouvernement. Nous parlons au gouvernement de la nation Nisga'a pour voir où nous allons situer le projet, si ce sera dans le port de Gingolx, dans la vallée de la rivière Nass, à Observatory Inlet ou au canal Portland, les bassins hydrographiques de la nation Nisga'a. Étant donné qu'ils ne sont pas des partenaires d'Eagle Spirit ou qu'ils ne font pas partie des 35 Premières Nations, nous les invitons à se joindre à nous, et nous discuterons ensuite. Est-ce bien ce que vous vouliez entendre?

**La sénatrice Miville-Dechêne:** J'aimerais que vous soyez un peu plus précis au sujet de la création d'emplois. Nous avons entendu des témoignages selon lesquels la création d'emplois se fait essentiellement pendant la construction du pipeline. Ce sont des emplois à court terme, et il est évident que les investisseurs obtiendront plus d'argent.

Êtes-vous un investisseur? Qui finance Eagle Spirit? Nous ne le savons pas. Je ne sais pas. Qui le finance? Comment pouvez-vous être si certain qu'il y aura des emplois pour vos gens? Avez-vous conclu des ententes? Avez-vous signé des ententes?

**M. Alexcee:** Nous y travaillons actuellement. Des investisseurs nous parlent et frappent à notre porte. La création d'emplois fait partie de la reconstruction des raffineries et du

will be an oil line, gas line, naphtha and propane. All of those will be shipped from that refinery when it's established. There are several places along the corridor where we will have a refinery and can expand that. We have very good people that have been looking at this and scientific background to prove that it's the cleanest operation you'll have.

**Senator MacDonald:** I find this project very interesting from a conceptual point of view. I am curious, though, about the geography and the place that was chosen for the terminus.

Is the terminus chosen because it's the easiest to sell politically within the native communities, or is there a better place for the terminus to be that is more difficult to sell?

**Mr. Alexcee:** It's not more difficult to sell, but it is the safest and the shortest route from the pipeline to where it's going to go to market. That's why we're pushing Grassy Point.

We are looking at two other ports as well. We're still working on those. We already have an MOU from the governor of Alaska to do the work, and Canada will miss out altogether. Only the First Nations will benefit. It's Canada's loss if they want to push through Bill C-48 and Bill C-69.

**Senator MacDonald:** When you look at this map, you realize how close we are to Alaska and the American authority. We're very close.

You mentioned that there were two other ports you were considering. Do you want to elaborate on that a bit?

**Mr. Alexcee:** At this time, no. I can't because we're still in discussions and agreements with our investors.

**Senator Gagné:** Mr. Marsden, the fears you're expressing around train derailments and the effect they could have on your rivers and your environment are the same fears I was hearing from a lot of the coastal nations pertaining to oil spills if ever tankers were allowed.

Let's consider the following scenario. I ask the three panellists to answer. If there is no moratorium, the Eagle Spirit Pipeline is built, tankers are allowed and there is a serious spill, how would your communities be affected by an oil spill?

**Mr. Marsden:** We've seen a derailment in Montreal and how bitumen explodes. That's what we're really concerned about.

gazoduc. Il y aura un oléoduc, un gazoduc, du naphtha et du propane. Tous ces produits seront expédiés à partir de cette raffinerie lorsqu'elle sera construite. Il y a plusieurs endroits le long du corridor où nous aurons une raffinerie et où nous pourrions l'agrandir. D'excellents spécialistes ont examiné cette question et nous détenons des preuves scientifiques établissant que c'est l'opération la plus propre qui soit.

**Le sénateur MacDonald :** Je trouve ce projet très intéressant d'un point de vue conceptuel. Je suis toutefois curieux au sujet de l'emplacement géographique et de l'endroit qui a été choisi pour le terminal.

L'emplacement du terminal a-t-il été choisi parce que c'est le plus facile à vendre politiquement aux communautés autochtones, ou y a-t-il un meilleur endroit pour le terminal qui est plus difficile à faire accepter par les communautés?

**M. Alexcee :** Ce n'est pas un endroit plus difficile à vendre, mais c'est le chemin le plus sûr et le plus court entre le pipeline et le marché. C'est pourquoi nous plaçons en faveur de Grassy Point.

Nous envisageons aussi deux autres ports. Nous y travaillons toujours. Nous avons déjà un protocole d'entente signé par le gouverneur de l'Alaska pour faire le travail, et le Canada ratera une belle occasion. Seules les Premières Nations en profiteront. Le Canada se pénalisera lui-même s'il s'entête à faire adopter les projets de loi C-48 et C-69.

**Le sénateur MacDonald :** Quand on regarde cette carte, on se rend compte à quel point nous sommes proches de l'Alaska et de l'autorité américaine. Nous en sommes très proches.

Vous avez dit que vous envisagiez deux autres ports. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

**M. Alexcee :** Pour l'instant, non. Je ne peux pas, car nous sommes encore en pourparlers avec nos investisseurs.

**La sénatrice Gagné :** Monsieur Marsden, les craintes que vous exprimez au sujet des déraillements de train et de l'effet qu'ils pourraient avoir sur vos rivières et votre environnement sont les mêmes que celles que j'ai entendues de la part de nombreux pays côtiers au sujet des déversements de pétrole, si jamais des pétroliers étaient autorisés.

Examinons le scénario suivant. Je demande aux trois témoins de répondre. S'il n'y avait pas de moratoire, si le pipeline Eagle Spirit était construit et si les pétroliers étaient autorisés, en cas de déversement grave, de quelle façon vos communautés seraient-elles touchées par un déversement de pétrole?

**M. Marsden :** Nous avons vu un déraillement à Montréal et l'explosion du bitume. C'est ce qui nous préoccupe vraiment.



**Senator Gagné:** I was describing a scenario. Let's say that tankers are allowed, that you would be allowed to ship through the Eagle Spirit Pipeline and there would be a port. If there would be a spill, would your communities be affected and how would they be affected?

**Mr. Marsden:** Like I said earlier, Calvin Helin told us that they're going to try to move the pipeline as far up north as possible, away from our territory and our communities, if Eagle Spirit were to get the pipeline.

**Senator Gagné:** But someone could be affected.

**Mr. Marsden:** Yes.

**Senator Gagné:** Do you have the same answer?

**Mr. Alexcee:** We are moving it away from the Gitsegukla area and the title of land because we are looking at the shortest route from point A to point B to the coast, and the direct line from there to B is the safest route. That's the best way you can build a pipeline, which will probably encompass liquefied natural gas, naphtha, propane and all the rest of it coming out of those areas to be on the coast.

**The Chair:** Is the oil moving now on CN via Skeena all the way to Vancouver? Is that what is happening now?

**Mr. Alexcee:** Currently, some oil is being shipped by rail in the tanker cars. They're going to Rupert. They're already offloaded into bunker containers and then loaded. In the past three years, they've had spills in the Skeena area, but they were lucky they were wheat or sulphur. There was some harm done to those specific areas along the Skeena route from Kitsumkalum to Prince Rupert.

**The Chair:** None of it is moving south to the Vancouver port.

**Mr. Alexcee:** Nothing, not that I am aware of.

**The Chair:** CP is doing that.

**Mr. Alexcee:** That's correct.

**Senator Dasko:** As a Senate, we have three things we can do right now. We can pass it, we can defeat this bill or we can amend it. I'd like to ask a question of each one of you. Obviously, you don't want us to pass it. I got that part. What would you have us do? Would you have us defeat it or amend it and, if amend it, how? I would like to hear from all of you, please.

**La sénatrice Gagné :** Je décrivais un scénario. Disons que les pétroliers soient autorisés, que vous auriez le droit d'expédier par le pipeline Eagle Spirit et qu'il y aurait un port. S'il y avait un déversement, est-ce que vos communautés seraient touchées et de quelle façon?

**M. Marsden :** Comme je l'ai dit plus tôt, Calvin Helin nous a dit qu'on essaierait de déplacer le pipeline le plus loin possible vers le nord, loin de notre territoire et de nos communautés, si Eagle Spirit obtenait le pipeline.

**La sénatrice Gagné :** Mais quelqu'un pourrait être touché.

**M. Marsden :** Oui.

**La sénatrice Gagné :** Avez-vous la même réponse?

**M. Alexcee :** Nous éloignons le pipeline de la région de Gitsegukla et de ce territoire parce que nous envisageons la route la plus courte entre le point A et le point B jusqu'à la côte, et la ligne directe entre ce point et le point B est la route la plus sécuritaire. C'est la meilleure façon de construire un pipeline, qui transportera probablement jusqu'à la côte du gaz naturel liquéfié, du naphtha, du propane et tout le reste en provenance de ces régions.

**Le président :** Le pétrole est-il maintenant transporté par le CN, le long de la Skeena, jusqu'à Vancouver? Est-ce la situation actuelle?

**M. Alexcee :** À l'heure actuelle, une partie du pétrole est expédiée dans des wagons-citernes qui vont à Rupert. Le pétrole est déjà déchargé dans des conteneurs de soute, puis il est chargé à bord des navires. Au cours des trois dernières années, il y a eu des déversements dans la région de la Skeena, mais par chance, il s'agissait de blé ou de soufre. Des dommages ont été causés à certaines zones le long de la Skeena, de Kitsumkalum à Prince Rupert.

**Le président :** Aucune partie de ce pétrole ne va vers le sud, vers le port de Vancouver.

**M. Alexcee :** Non, pas que je sache.

**Le président :** C'est le CP qui assure le transport.

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

**La sénatrice Dasko :** En tant que Sénat, nous pouvons faire trois choses dès maintenant. Nous pouvons adopter le projet de loi, le rejeter ou le modifier. Je voudrais poser une question à chacun d'entre vous. De toute évidence, vous ne voulez pas que nous l'adoptions. Je l'ai bien compris. Que voulez-vous que nous fassions? Devrions-nous rejeter le projet de loi ou le modifier et, si c'est le cas, comment? J'aimerais que chacun réponde, s'il vous plaît.

**Mr. Alexcee:** I'd prefer you defeat it. If you amend it, you would have to amend it so that we would be allowed to ship crude oil out of the port of Prince Rupert or Grassy Point.

I would rather see you defeat it because, first, there was no real consultation and, second, the Constitution states that you have to do real consultation with First Nations.

**Senator Dasko:** Mr. Marsden, defeat it or amend it and, if amend it, how should we do that?

**Mr. Marsden:** I agree with Mr. Alexcee, only because it will create jobs for our people. There are a lot of our people who are unemployed right now.

**Ms. Clayton:** As I stated in my presentation, we are looking for an amendment to exclude the Nass area from the bill.

**Senator Smith:** I have a quick question on response time.

**The Chair:** I am sorry, but next is Senator Patterson.

**Senator Smith:** Please, I especially stand beside an ex-running back in high school from Grand Valley.

**Senator Patterson:** On the amendment that the Nisga'a would propose, you're already very close to Alaska, as I understand it. The amendment that you mentioned excluding Nass lands would have a result of simply, slightly modifying the northern boundary of the proposed moratorium zone. It would make almost no difference in the proposed moratorium zone, which ends at the U.S. border near your lands.

This would be a very minor modification to the bill. Would I be correct in stating that?

**Ms. Clayton:** Yes, and we want to have an audience with the bill writers on Bill C-48 so that we can work together. You're right.

**Senator Patterson:** You feel your rights protected under the Constitution have been ignored and violated by this unilateral action without consultation from the Government of Canada. May I ask, are you taking any steps to enforce your Aboriginal rights so as to have them respected where they were not?

**Ms. Clayton:** Yes, we have been diligently following up respect for the treaty. We've been to Ottawa many times. We've been putting up our hands in the face of all of the challenges to the treaty to say that we would like to meet with our treaty partners to discuss matters such as Bill C-48. We are currently

**M. Alexcee :** Je préférerais que vous le rejetiez. Si vous le modifiez, vous devrez faire en sorte que nous puissions expédier du pétrole brut à partir du port de Prince Rupert ou de Grassy Point.

Je préférerais que vous le rejetiez parce que, premièrement, il n'y a pas eu de véritable consultation et, deuxièmement, la Constitution dit qu'il faut vraiment consulter les Premières Nations.

**La sénatrice Dasko :** Monsieur Marsden, faut-il le rejeter ou le modifier et si c'est le cas, comment devrions-nous procéder?

**M. Marsden :** Je suis d'accord avec M. Alexcee, seulement parce que cela va créer des emplois pour les gens de chez nous. Il y en a beaucoup qui sont sans emploi à l'heure actuelle.

**Mme Clayton :** Comme je l'ai dit dans mon exposé, nous demandons un amendement pour exclure la région de la Nass du projet de loi.

**Le sénateur Smith :** J'ai une brève question sur le temps de réponse.

**Le président :** Je suis désolé, mais c'est maintenant au tour du sénateur Patterson.

**Le sénateur Smith :** S'il vous plaît, je signale que je suis à côté d'un ancien porteur de ballon de l'école secondaire de Grand Valley.

**Le sénateur Patterson :** En ce qui concerne l'amendement proposé par les Nisga'as, vous êtes déjà très près de l'Alaska, si je comprends bien. L'amendement que vous avez mentionné et qui exclurait les terres de la Nass aurait simplement pour effet de modifier légèrement la limite nord de la zone de moratoire proposée. Cela ne changerait pratiquement rien à cette zone qui se termine à la frontière américaine, près de vos terres.

Il s'agirait d'une modification très mineure du projet de loi. Ai-je raison?

**Mme Clayton :** Oui, et nous voulons rencontrer les rédacteurs du projet de loi C-48 pour que nous puissions travailler ensemble. Vous avez raison.

**Le sénateur Patterson :** Vous estimez que vos droits protégés par la Constitution ont été ignorés et violés par cette décision que le gouvernement du Canada a prise unilatéralement, sans vous consulter. Puis-je vous demander si vous prenez des mesures pour faire respecter vos droits ancestraux afin qu'ils soient respectés là où ils ne l'ont pas été?

**Mme Clayton :** Oui, nous avons fait un suivi diligent du respect du traité. Nous sommes allés à Ottawa à de nombreuses reprises. Nous avons levé la main chaque fois que l'application du traité posait des difficultés pour dire que nous aimerions rencontrer nos partenaires pour discuter de questions comme le

involved with the national group of modern day treaties to take a look at the challenges that we've faced with implementing modern day treaties.

**Senator Miville-Dechêne:** Following up on your question, I want to be sure because I didn't quite understand, Ms. Clayton. You're saying it would take a slight modification in the moratorium but, in the way I see the map and I see your nation, you would also need a corridor in the water. You would need the whole northern border of the moratorium to be changed if you wanted to use the waterway up to the sea or up to international waters. It's not just a small modification. I wanted that to be clear.

**Ms. Clayton:** Thank you for that point. It's a matter that requires discussion, as I've stated before. We won't be able to reach any kind of discussion or agreement on possible modifications or amendments. We are, however, open to sitting down with Canada and with the minister to take a look at how the amendment would look. I cannot say how it's going to look right now.

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

For our third panel this morning we are pleased to welcome from Maple Leaf Adventures, Kevin Smith, CEO and President of Wilderness Tourism Association of B.C.; from Stewart World Port, Brad Pettit, President and Director; and from Resource Works Society, Stewart Muir, Executive Director.

Thank you for attending our meeting today. We will start with Kevin Smith.

**Kevin Smith, Chief Executive Officer, President, Wilderness Tourism Association of British Columbia, Maple Leaf Adventures:** This is a B.C. business perspective on Bill C-48, respectfully submitted on behalf of Wilderness Tourism Association of British Columbia and our members, as well as my own company, Maple Leaf Adventures.

I'll bring everybody back to June 2010 during the Gulf of Mexico's Deepwater Horizon oil spill. Southern Mississippi's charter boat industry was in free fall. Business crashed an average of 70 per cent due to that spill. The statistics caught my attention. Some 70 per cent declines are disastrous numbers for any industry. This was a coastal tourism industry very similar to the one we have here in coastal B.C.

I own a growing B.C. expedition cruise company that operates in the Great Bear Rainforest in Haida Gwaii. I also represent the entire Wilderness Tourism Association of B.C. as the president.

projet de loi C-48. Nous collaborons actuellement avec le groupe national des traités modernes pour examiner les défis auxquels nous avons été confrontés dans la mise en œuvre des traités modernes.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Pour faire suite à votre question, je veux vérifier une chose, car je n'ai pas bien compris, madame Clayton. Vous dites qu'il faudrait modifier légèrement le moratoire, mais, d'après ce que je vois sur la carte et ce que je sais de votre nation, vous auriez également besoin d'un corridor maritime. Il faudrait modifier toute la frontière nord du moratoire si vous voulez utiliser la voie navigable jusqu'à la mer ou jusqu'aux eaux internationales. Ce n'est pas seulement une petite modification. Je voulais clarifier cela.

**Mme Clayton :** Merci d'avoir soulevé ce point. C'est une question dont il faut discuter, comme je l'ai déjà dit. Nous ne sommes pas en mesure de discuter des modifications ou amendements possibles ou de leur donner notre accord. Toutefois, nous sommes disposés à rencontrer le gouvernement du Canada et le ministre pour voir comment l'amendement serait formulé. Je ne peux pas vous dire maintenant à quoi il ressemblera.

**Le président :** Merci beaucoup aux témoins.

Pour notre troisième groupe de témoins de ce matin, nous avons le plaisir d'accueillir Kevin Smith, chef de la direction de Maple Leaf Adventures et président de la Wilderness Tourism Association of B.C.; Brad Pettit, président et directeur de Stewart World Port; et Stewart Muir, directeur général, de la Resource Works Society.

Merci de participer à notre réunion d'aujourd'hui. Nous allons commencer par Kevin Smith.

**Kevin Smith, chef de la direction, président, Wilderness Tourism Association of British Columbia, Maple Leaf Adventures :** Il s'agit du point de vue d'une entreprise de la Colombie-Britannique au sujet du projet de loi C-48, que je présente respectueusement au nom de la Wilderness Tourism Association of British Columbia et de nos membres, ainsi que de ma propre entreprise, Maple Leaf Adventures.

Je vais vous ramener en juin 2010, lors du déversement de pétrole de la plateforme Deepwater Horizon dans le golfe du Mexique. L'industrie de l'affrètement de navires a dégringolé en chute libre dans le sud du Mississippi. En moyenne, 70 p. 100 des affaires se sont effondrées à cause de ce déversement. Les statistiques ont attiré mon attention. Des baisses de 70 p. 100 sont désastreuses pour n'importe quel secteur. Il s'agissait d'une industrie touristique côtière très semblable à celle que nous avons ici, sur la côte de la Colombie-Britannique.

Je suis propriétaire d'une entreprise de croisières d'expédition de Colombie-Britannique en pleine croissance qui opère dans la forêt pluviale du Grand Ours, à Haida Gwaii. Je représente

We are part of the emerging eco-adventure tourism industry in B.C., a conservation-based economy. One of the hottest and fastest growing regions is the North Coast.

Back in 2010, when I saw the statistic, my team did some research. We found that rescinding the oil tanker traffic moratorium here would risk wildlife, ecosystem health and local food fisheries. You are no doubt already aware, according to studies by reputable firms and universities, that it would pose a great risk for long-term damage to British Columbia's economy in the event of a large oil spill.

One of the sectors it threatens most is tourism. At \$18 billion, tourism is a major industry in B.C. It has grown more than the general economy in recent years. The wilderness tourism sector alone grew at 8 per cent per year for the last decade. It employs thousands of skilled British Columbians and three-quarters of the businesses in our association are over 10 years old. Many are much, much older.

Depending on whose projections you use, wilderness tourism in B.C. will produce between \$600 billion and \$5.6 trillion over the next 50 years, half of it on the coast. Our Great Bear Rainforest area is one of Canada's hottest merging destinations. The potential for sustainable growth of eco-adventure tourism here is great. *National Geographic Traveler* designated it as one of the world's 20 best destinations. Our sector's businesses have won dozens of the world's top awards for what we offer.

Our national tourism marketing organization, Destination Canada, explains that our industry's experiential holidays in the natural world are a key element of Canada's success in the global tourism market. This is a valuable long-term industry, not just for locals but for all of Canada. Whether we are luxury lodges, expedition cruise companies, kayak guides or fishing outfitters, our product is the glorious and unspoiled nature of the B.C. coast. We thrive in intact fully functioning ecosystems. The ocean food chain supports humpback, orca and fin whales. Sea lions and dolphins regularly churn the water beside our boats in a frenzy of feeding. Bears along the shoreline fatten on shellfish and salmon. They provide a sought-after chance to photograph wildlife in their natural habitat. The inlets and reefs rich in marine life provides some of the best diving in the world. With one large oil spill, this spectacular resource and hundreds of small businesses would be wiped out.

également la Wilderness Tourism Association à titre de président. Nous faisons partie de l'industrie émergente du tourisme écotourisme d'aventure en Colombie-Britannique, une économie fondée sur la conservation. La côte Nord est l'une des régions où la croissance est la plus rapide.

En 2010, lorsque j'ai vu les statistiques, mon équipe a fait des recherches. Nous avons constaté que l'annulation du moratoire sur la circulation des pétroliers mettrait en péril la faune, la santé des écosystèmes et la pêche alimentaire locale. Vous savez sans doute déjà que, d'après des études réalisées par des entreprises et des universités réputées, il y aurait un grand risque de dommage à long terme pour l'économie de la Colombie-Britannique en cas de déversement important de pétrole.

L'un des secteurs les plus menacés est le tourisme. À 18 milliards de dollars, le tourisme est une industrie importante en Colombie-Britannique. Ce secteur a connu une croissance plus importante que l'économie en général au cours des dernières années. À lui seul, le tourisme en milieu sauvage a connu une croissance de 8 p. 100 par année au cours de la dernière décennie. Il emploie des milliers de Britanno-Colombiens qualifiés et les trois quarts des entreprises de notre association ont plus de 10 ans. Un grand nombre d'entre elles existent depuis bien plus longtemps.

Selon les projections que vous utilisez, le tourisme en milieu sauvage en Colombie-Britannique rapportera entre 600 milliards et 5,6 billions de dollars au cours des 50 prochaines années, dont la moitié sur la côte. Notre forêt pluviale du Grand Ours est l'une des destinations émergentes les plus courues au Canada. Le potentiel de croissance durable de l'écotourisme d'aventure y est excellent. *National Geographic Traveler* a désigné la région comme l'une des 20 meilleures destinations au monde. Les entreprises de notre secteur ont remporté des dizaines des prix les plus prestigieux au monde pour ce que nous offrons.

Notre organisme national de marketing touristique, Destination Canada, explique que les vacances expérientielles de notre industrie dans le monde naturel sont un élément clé du succès du Canada sur le marché mondial du tourisme. Il s'agit d'une industrie précieuse à long terme, non seulement pour les gens de la région, mais pour l'ensemble du Canada. Que nous soyons des gîtes de luxe, des entreprises de croisières d'expédition, des guides de kayaking ou des pourvoyeurs de pêche, notre produit est la nature glorieuse et intacte de la côte de la Colombie-Britannique. Nous nous épanouissons dans des écosystèmes intacts et pleinement fonctionnels. La chaîne alimentaire de l'océan soutient les baleines à bosse, les épaulards et les rorquals communs. Les otaries et les dauphins nagent régulièrement à côté de nos bateaux à la recherche de nourriture. Les ours le long du littoral se gavent de mollusques et de saumons. Ils offrent une occasion recherchée de photographier la faune dans son habitat naturel. Les criques et les récifs riches en vie marine offrent certaines des meilleures plongées au monde.

More than that, our entire tourism industry and related industries would be affected. Study after study shows that the impact of a large oil spill extends the location of the crisis and beyond the resolution date of the crisis. This is due to brand damage and ongoing traveller misconceptions. If a large spill tainted the north and central coasts of B.C., tourism to all of B.C. would be affected for years.

For example, after major spills in Alaska and the Gulf of Mexico people cancelled holidays to those entire regions, not just to the oil-affected area. In the case of the Deepwater Horizon spill in the Gulf of Mexico which lasted from April to July 2010, tourism was decimated. TripAdvisor searches for popular destinations there declined by 48 per cent to 65 per cent that summer. It was estimated that the oil spill would cost the Gulf Coast communities \$22.7 billion over three years in an economy where tourism is a major economic driver.

In Alaska, site of the *Exxon Valdez* spill, 40 per cent of businesses in the affected region reported significant or complete losses. Visitor centre inquiries fell 55 per cent in the year after the spill. Furthermore, 27 per cent of businesses in parts of Alaska with no oil spill reported significant or moderate losses.

Now, I am a business owner.

**The Chair:** We're running out of time in a half-minute from now.

**Mr. Smith:** Thank you. I do not believe in stopping the market economy or overregulating it, but I absolutely believe in environmental and social responsibility. That includes responsibility to businesses and ecosystems that exist here.

B.C.'s nature-based tourism businesses have tremendous opportunity, as travellers increasingly seek to see the planet's last wild places, to invest in and to pursue that opportunity. We need certainty. The uncertainty for the B.C. coast and this industry from allowing oil tanker traffic in the Great Bear Rainforest and Haida Gwaii regions would be an unacceptable risk to the future generations who will continue to build this world-class industry that is important for B.C. and Canada. Thank you.

Un grand déversement de pétrole anéantirait cette ressource spectaculaire et des centaines de petites entreprises.

Qui plus est, toute notre industrie touristique et les industries connexes seraient touchées. De nombreuses études montrent que l'impact d'un important déversement de pétrole s'étend au-delà du lieu de la crise et se prolonge après que la crise est réglée. C'est parce que l'image de marque est entachée et que les idées fausses persistent auprès des voyageurs. Si un déversement important endommagerait les côtes nord et centrale de la Colombie-Britannique, le tourisme en souffrirait pendant des années dans toute la province.

Par exemple, après des déversements majeurs en Alaska et dans le golfe du Mexique, les gens ont annulé leurs vacances dans toutes ces régions et pas seulement dans les zones touchées par le pétrole. Dans le cas du déversement de la plateforme Deepwater Horizon dans le golfe du Mexique, qui a duré d'avril à juillet 2010, le tourisme a été décimé. La recherche, dans TripAdvisor, de destinations populaires dans cette région a diminué de 48 p. 100 à 65 p. 100 cet été-là. On a estimé que le déversement de pétrole coûterait aux collectivités de la côte du golfe du Mexique 22,7 milliards de dollars sur trois ans dans une économie où le tourisme est un important moteur économique.

En Alaska, où a eu lieu le déversement de l'*Exxon Valdez*, 40 p. 100 des entreprises de la région touchée ont déclaré des pertes importantes ou totales. Les demandes de renseignements adressées aux offices de tourisme ont chuté de 55 p. 100 dans l'année qui a suivi le déversement. De plus, 27 p. 100 des entreprises situées dans des régions de l'Alaska où il n'y a pas eu de déversement de pétrole ont signalé des pertes importantes ou modérées.

Maintenant, je suis un chef d'entreprise.

**Le président :** Nous allons manquer de temps dans une demi-minute.

**M. Smith :** Merci. Je ne crois pas qu'il faille arrêter l'économie de marché ou la surréglementer, mais je crois fermement à la responsabilité environnementale et sociale. Cela comprend la responsabilité envers les entreprises et les écosystèmes qui existent ici.

Les entreprises touristiques axées sur la nature de la Colombie-Britannique ont d'énormes possibilités, car les voyageurs cherchent de plus en plus à voir les derniers endroits sauvages de la planète, à investir dans cette opportunité et à s'en prévaloir. Nous avons besoin de certitudes. L'incertitude qui planera sur la côte de la Colombie-Britannique et sur ce secteur si l'on permet la circulation de pétroliers dans les régions de la forêt pluviale du Grand Ours et de Haida Gwaii serait un risque inacceptable pour les générations futures qui continueront de bâtir cette industrie de calibre mondial qui est importante pour la Colombie-Britannique et le Canada. Merci.

**Brad Pettit, President and Director, Stewart World Port:** Welcome to British Columbia, and thank you for letting me speak at this event. Stewart World Port is the most northerly western Canadian port in Canada, and we're on Nisga'a traditional territory. We're a private company. To date, we've invested \$75 million. We started construction in 2015 and went into operation in 2016. The funding has all been from the private sector — one individual.

Currently, we handle break bulk cargo, stuff that isn't containerized, such as oil and gas cargo. We've done some modules for the Redwater project in Alberta. We've done wind projects for B.C. We've handled lots of mining equipment and stuff like that. It is usually heavy stuff. We also signed a long-term contract with Lafarge cement to service the mining sector in northwest B.C.

There has been a lot of talk about energy projects coming through Stewart in the last several years. We've talked to LNG proponents and LNG investors, but lately it has been all about oil. Right now we don't have a rail into Stewart. The closest rail is Kitwanga. It's 216 kilometres away. We would love an opportunity to have a pipeline into Stewart. Where Eagle Spirit was talking about going to Alaska, I could stand on my dock and watch the tankers roll out of there if that were to ever happen. I am in Canada; I am in British Columbia.

Even a modest one tanker a month or two a month would be a big thing for Stewart and for our port. It would be huge for our port. The revenues in that alone are hundreds of millions of dollars if you can look from the wellhead to the vessel. It's big dollars and it's a big opportunity for the local communities.

All of the discussions to date have been really preliminary in nature because the pending tanker ban stops it in its tracks. No one will commit a bunch of energy and money looking at these projects when there's no opportunity for them to actually take place. I know first hand that this represents hundreds of local jobs, right at home for the local communities and the First Nations communities. I came from the oil and gas industry. They're good paying jobs. They're full-time jobs. You can send your kid to school with them. You can raise a family with them. I know that first hand because that's where I grew up, in the oil and gas industry, and now I operate a port in Stewart. Some of these local communities are depressed. There are very few full-time good paying jobs in Stewart. Most of the work is seasonal. Just a few jobs in Stewart would make a big difference to the local economies, everything. This is an opportunity that I'd really like to be able to explore with the Nisga'a Nation, local

**Brad Pettit, président et directeur, Stewart World Port :** Bienvenue en Colombie-Britannique, et merci de me permettre de prendre la parole à cette occasion. Stewart World Port est le port le plus au nord de l'ouest du Canada, et nous sommes sur le territoire traditionnel nisga'a. Nous sommes une entreprise privée. À ce jour, nous avons investi 75 millions de dollars. Nous avons commencé la construction en 2015 et nous sommes entrés en service en 2016. Notre financement provient entièrement du secteur privé, d'une seule personne.

À l'heure actuelle, nous transportons des marchandises diverses, des marchandises qui ne sont pas conteneurisées, comme le pétrole et le gaz. Nous avons acheminé des modules pour le projet Redwater en Alberta. Nous avons transporté des projets éoliens pour la Colombie-Britannique. Une grande quantité d'équipement minier et de choses de ce genre est passée par notre port. C'est généralement de l'équipement lourd. Nous avons également signé un contrat à long terme avec Ciment Lafarge pour desservir le secteur minier dans le nord-ouest de la Colombie-Britannique.

On a beaucoup parlé des projets énergétiques qui passent par Stewart au cours des dernières années. Nous avons parlé à des promoteurs et à des investisseurs de GNL, mais dernièrement, tout a porté sur le pétrole. À l'heure actuelle, nous n'avons pas de chemin de fer à Stewart. Le chemin de fer le plus proche est à Kitwanga. C'est à 216 kilomètres. Nous aimerions pouvoir avoir un pipeline à Stewart. Si cela arrivait, je pourrais voir, de mon quai, les pétroliers partir là où Eagle Spirit parlait d'aller en Alaska. Je suis au Canada; je suis en Colombie-Britannique.

Même si nous ne recevions qu'un ou deux pétroliers par mois ou deux par mois, ce serait très important pour Stewart et pour notre port. Ce serait énorme pour notre port. Cela suffirait à rapporter des centaines de millions de dollars de revenus, si vous prenez le transport des têtes de puits jusqu'aux navires. C'est beaucoup d'argent et c'est une excellente opportunité pour les collectivités locales.

Jusqu'à maintenant, toutes les discussions ont été seulement préliminaires, parce que l'interdiction imminente des pétroliers les a arrêtées. Personne ne consacrera beaucoup d'énergie et d'argent à l'examen de ces projets s'il n'est pas possible de les réaliser. Je suis bien placé pour savoir que cela représente des centaines d'emplois locaux, chez nous, pour les collectivités locales et les communautés des Premières Nations. Je viens de l'industrie pétrolière et gazière. Ce sont des emplois bien rémunérés. Ce sont des emplois à temps plein. Ils vous permettent d'envoyer votre enfant à l'école. Ils vous permettent d'élever une famille. Je le sais parce que c'est là que j'ai grandi, dans l'industrie pétrolière et gazière, et maintenant j'exploite un port à Stewart. Certaines de ces collectivités battent de l'aile. Il y a très peu d'emplois bien rémunérés à temps plein à Stewart. Le travail est surtout saisonnier. Quelques emplois de plus à Stewart changeraient grandement les choses pour les économies locales,

communities and investors. I think there's an opportunity there that we'd be missing if the tanker ban were to be approved.

**Stewart Muir, Executive Director, Resource Works Society:** Resource Work is a not-for-profit society based in Vancouver. We've existed for five years. Our mandate is to share with British Columbians information about the benefits of a responsible natural resource sector in the economy. My personal background is as a journalist for over 35 years. In 1997, a team I headed at the *Vancouver Sun*, won an award for the telling of the Nisga'a Treaty story in our newspaper. Storytelling is one of the things I like to do.

I am not here with polemic or a particular recommendation, although I do think you should be looking at a corridor carve out. I would like to give you some context, visually speaking, and that is the purpose of the book you have in front of you. I probably have about 30 seconds per spread for the 12 spreads here. Two facing pages is a spread. I've called this "Tracking Oil Tanker Movements in British Columbia." Anyone who wants to see it can look at resourceworks.com. It is right there. These are comparisons and context. I've used some tools available to people who follow tankers for commercial and other reasons. It is tanker traffic type of tracking information. What I have done is drawn from aggregated commercial information.

I want to start with the notion of the world-class safety system, of which Minister Garneau has spoken so eloquently. The Oceans Protection Plan that is being implemented is one. As the page 2 excerpt says that the government has enhanced marine safety and reduced the risk of spills to address gaps that have existed for far too long. That's a good, strong, clear statement. On the facing page, you see, just a few days ago on April 4, an animation generated from marine traffic software showing the *Erik Spirit* crude oil tanker going through the Second Narrows under the Ironworkers Memorial Bridge. It is escorted by three tugboats. One of the things that Minister Garneau speaks of there is the strengthening of the system.

As this goes out once the Trans Mountain twinning is complete, there will be more tugs to protect these tankers and get them out to sea safely. There will be two pilots, not one pilot, all the way out to a farther point in the Strait of Juan de Fuca than before. Many other enhancements are being brought in as part of the twinning. It's a very good story.

Flipping the pages to 4 and 5, I have a word on pilotage safety record. I know this has come up. You've heard from pilots, but perhaps I could encapsulate a national picture here. It is one of

pour tout le monde. C'est une opportunité que j'aimerais vraiment explorer avec la Nation Nisga'a, les collectivités locales et les investisseurs. Je pense que nous passerions à côté si l'interdiction des pétroliers était approuvée.

**Stewart Muir, directeur général, Resource Works Society :** Resource Work est une société sans but lucratif établie à Vancouver. Nous existons depuis cinq ans. Notre mandat consiste à communiquer aux Britanno-Colombiens des renseignements sur les avantages qu'un secteur des ressources naturelles responsable représente pour l'économie. Je suis journaliste depuis plus de 35 ans. En 1997, une équipe que j'ai dirigée au *Vancouver Sun* a remporté un prix pour avoir raconté l'histoire du traité nisga'a dans notre journal. J'aime beaucoup raconter des histoires.

Je ne suis pas ici pour polémiquer ou formuler des recommandations, bien que je pense que vous devriez envisager d'exclure un corridor. Je voudrais vous donner un peu de contexte, visuellement parlant, et c'est le but du livre que vous avez devant vous. Je dispose probablement d'environ 30 secondes par double page et j'en ai 12. Il y a deux pages par planche. J'ai appelé cela « Suivi des mouvements des pétroliers en Colombie-Britannique ». Quiconque veut voir ce document peut le consulter sur le site resourceworks.com. Vous le trouverez là. Il s'agit de comparaisons et du contexte. J'ai utilisé certains outils à la disposition des gens qui suivent les pétroliers pour des raisons commerciales et autres. Ce sont des renseignements sur la circulation des pétroliers. Ils sont tirés de renseignements commerciaux agrégés.

Je vais commencer par la notion de système de sécurité de calibre mondial, dont le ministre Garneau a parlé avec tant d'éloquence. Le Plan de protection des océans qui est mis en œuvre en est un. Comme on peut le lire à la page 2, le gouvernement a amélioré la sécurité maritime et réduit les risques de déversement afin de combler les lacunes qui existent depuis beaucoup trop longtemps. C'est une déclaration claire et solide. Sur la page d'en face, vous voyez, il y a quelques jours à peine, le 4 avril, une animation générée à partir d'un logiciel de trafic maritime montrant le pétrolier *Erik Spirit* qui traverse le Second Narrows sous le pont Ironworkers Memorial. Il est escorté par trois remorqueurs. L'une des choses dont parle le ministre Garneau, c'est le renforcement du système.

Une fois que le jumelage du pipeline Trans Mountain sera terminé, il y aura plus de remorqueurs pour protéger ces pétroliers et les conduire en mer en toute sécurité. Il y aura deux pilotes, pas un seul, qui se rendront plus loin qu'avant dans le détroit de Juan de Fuca. De nombreuses autres améliorations sont apportées dans le cadre du jumelage. C'est une histoire très positive.

Je passe aux pages 4 et 5 et j'ai un mot à dire au sujet de la sécurité du pilotage. Je sais que la question a été soulevée. Vous avez entendu des pilotes, mais je pourrais peut-être vous donner

very good safety records for piloting vessels. It's also an improvement of that very good record. We see the most recent data for 2017 that I was able to secure. For Pacific Pilotage Authority, they have a 99.97 per cent incident-free rate. That's up slightly a couple of hundredths of a percentage from the last time I had data for in 2009. For Great Lakes Pilotage Authority it is the same. It is the same story in the Laurentian and Atlantic authorities, an increase in that safety rate.

Flipping the page, it seems that your committee has heard from those who have spoken of a double standard. I think that's true if you look at the East Coast. You have, for example, the work of the Tanker Safety Panel Secretariat done for Transport Canada in 2013. That's on the left, on page 6. There's a map there showing environmental sensitivity of the St. Lawrence and the outlet into the Atlantic. You can see there is very high environmental sensitivity in many parts of that. On the right is an actual picture from a couple of days ago on April 6. I'll explain this because it recurs on some of the following pages. These red lines represent all of the tanker trips during the year 2017 tracked by marine traffic. Then the red objects are actual ships, either moving or anchored. The round ones are anchored. The moving ones are pointed. Those are all the tankers that were moving around Canadian waters on April 6 when this map was generated. You can see there's a lot of them and you can compare it to the environmental sensitivity areas. Isn't it interesting to see that?

On pages 8 and 9, if you look at the north end of the Island of Montreal, the term we use here is persistent oils issue in an area of great environmental sensitivity very close to a national park. It's a provincial park, but it's called the Parc national des Îles-de-Boucherville across the river. It is interesting to look at.

I am going to move quickly for the sake of time, but you have this document to reflect on if you want to. Pages 10 and 11 show the Gulf of Mexico. Those are oil tankers on the right hand of this map. I counted these. There are more than 430 oil tankers floating around on April 14. It was over the weekend.

**The Chair:** It is hot off the press.

**Mr. Muir:** Indeed, it is. Yes, sir.

There's a lot of activity. This would be how many years' worth of West Coast tankers in one day, one snapshot? There is a little table there showing world-wide tanker spills. It's part of a trend of greater safety. It is just like in the 1970s when you got on an airplane and maybe thought, "Should I get on this plane?"

un aperçu national. Le bilan de sécurité du pilotage est excellent. Ce très bon bilan s'est encore amélioré. Nous voyons les données les plus récentes pour 2017 que j'ai pu obtenir. Pour l'Administration de pilotage du Pacifique, 99,97 p. 100 des opérations se sont déroulées sans incident. Il y a une légère amélioration de quelques centièmes de pourcentage par rapport aux dernières données que j'avais pour 2009. C'est la même chose pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Le taux de sécurité a également augmenté dans les administrations des Laurentides et de l'Atlantique.

À la page suivante, il semble que votre comité ait entendu ceux qui ont parlé de deux poids, deux mesures. Je pense que c'est vrai si vous prenez la côte Est. Vous avez, par exemple, le travail du Secrétariat du groupe spécial sur la sécurité des navires-citernes effectué pour Transports Canada en 2013. C'est à gauche, à la page 6. Il y a une carte qui montre la sensibilité environnementale de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent, dans l'Atlantique. Vous pouvez voir que la sensibilité environnementale est très haute, à bien des égards. À droite, il y a une photo prise y a quelques jours, le 6 avril. Je vais l'expliquer parce que cela revient sur certaines des pages suivantes. Ces lignes rouges représentent toutes les traversées de pétroliers qui ont été suivies par le trafic maritime en 2017. Ensuite, les objets rouges sont des navires réels, soit en mouvement, soit ancrés. Les ronds sont des navires ancrés. Ceux qui bougent sont pointus. Ce sont tous les pétroliers qui se déplaçaient dans les eaux canadiennes le 6 avril lorsque cette carte a été produite. Vous pouvez voir qu'il y en a beaucoup et faire la comparaison avec les zones de sensibilité environnementale. N'est-ce pas intéressant de voir cela?

Aux pages 8 et 9, si vous regardez la partie nord de l'île de Montréal, il est question ici des hydrocarbures persistants présents dans une région dont la sensibilité environnementale est très grande, tout près d'un parc national. C'est un parc provincial, mais il s'appelle le Parc national des Îles-de-Boucherville de l'autre côté de la rivière. C'est intéressant à examiner.

Je vais avancer rapidement pour gagner du temps, mais vous avez ce document sur lequel réfléchir si vous le voulez. Les pages 10 et 11 montrent le golfe du Mexique. Ce sont des pétroliers que vous voyez à droite sur cette carte. Je les ai comptés. Plus de 430 pétroliers circulaient le 14 avril. C'était pendant le week-end.

**Le président :** Ce sont des nouvelles fraîches.

**M. Muir :** C'est effectivement le cas. Oui, monsieur.

Il y a beaucoup d'activités. Cet instantané, d'une seule journée, équivaut à combien d'années de pétroliers sur la côte Ouest? Il y a là un petit graphique qui montre les déversements de pétroliers dans le monde entier. Cela s'inscrit dans une tendance à l'amélioration de la sécurité. C'est comme dans



Will it be safe?" Nowadays you don't think about that. It's really the same with tankers; they are so safe.

On pages 12 and 13 is an example. I've narrowed in on Venezuela. Look to the right. This is one of their major oil ports on the Caribbean Sea. Those are tanker tracks over the year 2017. All of those round circles, the red ones, are ships sitting there a couple of days ago. What are they shipping? Where is it going? I'll tell you what. That's Orinoco oil. That's heavy oil. It's like oil sands, bitumen. It is really the same thing. It comes from a different process. Where is it going? I have fresh data from TankerTrackers.com probably showing 300,000 barrels a day. It is as much as Trans Mountain Pipeline ships to the coast today, 300,000 barrels. That's how much goes just to India in heavy oil right now. I don't know whether it's going out to the Suez or Panama. We could look into that if you wanted, but it's interesting. China is number two. It's getting over a couple of hundred thousand. That's the same oil that they want from here because they need it for things. It's great for making jet fuel, diesel. Also, they can pave roads with it. Even with electric cars, if they go 100 per cent electric cars in China, what do you think they'll be driving on? I suspect it will be paved roads.

On pages 14 and 15, I often hear from my European friends, "Oh, you terrible Canadians and your oil tankers." Well, hold up a mirror, folks. Here we are. I'd like to go to the next one. The Pacific century on pages 16 and 17 is really the most important one. On the right, you have a little snapshot of actual oil tankers on April 14. There must be thousands there; there are many. I've taken Singapore as one of the inset boxes. You can go in there and then zoom in again, and there are two inset maps that you can see. There are probably 25 tankers in that little box. They're moving around. This is a place that has typhoons and cyclones, just like we have storms here. Isn't it funny to look at these tracks? Again, the lines are from 2017.

There is a note on the change in daily oil use on the left. It is more than Canada produces today. India will increase its daily oil use by five million barrels in the years 2017 to 2040, according to *BP Energy Outlook, 2019*, published in February by British Petroleum. There's something to think about there. They seem to do it very safely, don't they? I mean people go to Thailand and enjoy the sunshine and the sand. Yet, look at what's happening around them.

I'll come to an end very quickly here, but perhaps you could look at pages 18 and 19. I know you've lots of data on the northwest, but this is my two cents' worth. I have identified five

les années 1970, quand vous montiez à bord d'un avion et que vous vous disiez peut-être : « Devrais-je monter à bord de cet avion? Sera-t-il sécuritaire? » Aujourd'hui, on n'y pense plus. C'est vraiment la même chose pour les pétroliers; ils sont très sécuritaires.

Un exemple figure aux pages 12 et 13. Je me suis limité au Venezuela. Regardez à droite. C'est l'un de ses principaux ports pétroliers dans la mer des Caraïbes. Ce sont des parcours de pétroliers en 2017. Tous ces cercles ronds, les cercles rouges, sont des navires qui se trouvaient là, il y a quelques jours. Que transportent-ils? Où vont-ils? Je vais vous le dire. C'est du pétrole d'Orinoco. C'est du pétrole lourd. C'est comme les sables bitumineux, le bitume. C'est vraiment la même chose. C'est le résultat d'un processus différent. Où va ce pétrole? J'ai des données récentes de TankerTrackers.com qui montrent probablement 300 000 barils par jour. Aujourd'hui, le pipeline Trans Mountain transporte 300 000 barils vers la côte. C'est la quantité de pétrole lourd qui va en Inde à l'heure actuelle. Je ne sais pas si cela passe par le canal de Suez ou le canal de Panama. Nous pourrions examiner cela si vous voulez, mais c'est intéressant. La Chine vient au deuxième rang. Elle reçoit plus de 200 000 barils. C'est le même genre de pétrole qu'elle recherche ici parce qu'elle en a besoin pour certaines choses. C'est excellent pour fabriquer du carburateur, du diesel. Elle peut aussi s'en servir pour asphaltier des routes. Même si toutes les automobiles deviennent électriques en Chine, sur quoi rouleront-elles? Probablement sur des routes asphaltées.

Aux pages 14 et 15, mes amis européens me disent souvent : « Vous les vilains Canadiens avec vos pétroliers. » Eh bien, regardez-vous dans le miroir, mesdames et messieurs. Voilà où nous en sommes. J'aimerais passer à la page suivante. Le siècle du Pacifique, aux pages 16 et 17, est vraiment le plus important. À droite, vous avez un petit aperçu des pétroliers en route le 14 avril. Il doit y en avoir des milliers; il y en a beaucoup. Une des cartes en médaillon est celle de Singapour. Vous pouvez la zoomer et il y a deux cartes en médaillon que vous pouvez examiner. Il y a probablement 25 pétroliers dans ce petit espace. Ils sont en mouvement. C'est un endroit où il y a des typhons et des cyclones, tout comme nous avons des tempêtes ici. N'est-ce pas drôle de voir ce trafic? Encore une fois, cela date de 2017.

Il y a une note, à gauche, sur le changement dans l'utilisation quotidienne du pétrole. C'est plus que ce que le Canada produit aujourd'hui. L'Inde augmentera sa consommation quotidienne de pétrole de cinq millions de barils entre 2017 et 2040, selon les *Perspectives énergétiques de BP, 2019*, publiées en février par British Petroleum. Il y a là matière à réflexion. Cela semble se faire de façon très sécuritaire, n'est-ce pas? Je veux dire que les gens vont en Thaïlande et profitent du soleil et du sable. Pourtant, regardez ce qui se passe autour d'eux.

Je vais conclure très rapidement, mais vous pourriez peut-être jeter un coup d'œil aux pages 18 et 19. Je sais que vous avez beaucoup de données sur le Nord-Ouest, mais c'est ma

ships that were the commercial ships moving around on April 12. They're carrying a combined capacity of 9.8 million litres of fuel oil. I know you've heard from another witness that it's possibly easier for such a ship to spill its fuel contents than for a tanker. That's just a snapshot. There are not very many ships compared to Singapore.

On pages 20 and 21 is the crux of the matter. It's so very safe here that in fact even the Tanker Safety Panel Secretariat found that the environmental risk index for cargo crude spill is very low in the North and very high in the South. Yet, we are talking about growing it in the South and not doing any in the North.

Just moving to the final spread on pages 22 and 23, that's the global picture. Tankers in 2019 are a common daily method of moving a necessary fuel or feedstock for any number of industrial uses all around the world. There's not very much of that activity on the West Coast or the North Coast of Canada. Those, again, are the 2017 trips you see in the lines. I think it's important for the government in Ottawa to remember the Barton Report.

**Audience Member:** Time's up.

**Mr. Muir:** Is time up?

**The Chair:** Keep going.

**Mr. Muir:** Thank you. The Barton Report has urged Canada to position itself as a global trading hub by strengthening links around the world, and 65 per cent of our GDP comes from trade, which is quite a contrast to the United States where it's only 30 per cent. We really need trade.

In summary, I would say that this is some information that perhaps will help to inform wise decision making in whatever it is you choose to do, and I thank you for your time.

**Senator Simons:** Mr. Smith, I am going to have to come back to take one of your tours because our visit here has just been too short and this place is too beautiful. I take your point. I remember when Alberta had its mad cow problem that tourism dropped, and you couldn't explain to people that the cows were not going to bite them.

My question is for Mr. Pettit. Your port is new to me. Could you tell me where it is, exactly? How does it access tidewater? Is it a deep-water port such that you could safely anchor big oil tankers there? Is it actually a plausible place where one could

contribution personnelle. J'ai identifié cinq navires commerciaux qui se déplaçaient le 12 avril. Ils avaient une capacité combinée de 9,8 millions de litres de mazout. Je sais qu'un autre témoin vous a dit qu'il est peut-être plus facile pour un tel navire de déverser son carburant que pour un pétrolier. Ce n'est qu'un instantané. Il n'y a pas beaucoup de navires par rapport à Singapour.

Aux pages 20 et 21, c'est le cœur de la question. C'est tellement sécuritaire ici que même le Secrétariat du groupe spécial sur la sécurité des navires-citernes a constaté que l'indice de risque environnemental pour les déversements de pétrole brut est très faible dans le Nord et très élevé dans le Sud. Pourtant, on parle de l'augmenter dans le Sud et de le faire disparaître dans le Nord.

Passons maintenant aux dernières pages 22 et 23. C'est le tableau d'ensemble. En 2019, les navires-citernes sont utilisés couramment et quotidiennement pour transporter le carburant ou la charge d'alimentation nécessaire pour toutes sortes d'utilisations industrielles partout dans le monde. Il n'y a pas beaucoup d'activités de ce genre sur la côte Ouest ou sur la côte Nord du Canada. Encore une fois, ce sont les voyages de 2017 que vous voyez dans les lignes. Je crois important qu'à Ottawa, le gouvernement se souvienne du rapport Barton.

**Membre de l'auditoire :** Votre temps est écoulé.

**M. Muir :** Le temps est écoulé?

**Le président :** Continuez.

**M. Muir :** Merci. Le rapport Barton a exhorté le Canada à se positionner comme une plaque tournante du commerce mondial en renforçant ses liens partout dans le monde. Comme 65 p. 100 de notre PIB provient du commerce, notre situation est très différente de celle des États-Unis, où ce pourcentage n'est que de 30 p. 100. Nous avons vraiment besoin du commerce.

En résumé, je dirais qu'il s'agit de renseignements qui aideront peut-être à prendre des décisions judicieuses, peu importe ce que vous déciderez de faire, et je vous remercie de votre attention.

**La sénatrice Simons :** Monsieur Smith, je vais devoir revenir pour faire l'une de vos visites parce que notre passage ici a été trop court et que cet endroit est très beau. Je comprends ce que vous dites. Je me souviens de l'époque où l'Alberta a eu son problème de la vache folle qui a fait chuter le tourisme. On ne pouvait pas expliquer aux gens que les vaches n'allaient pas les mordre.

Ma question s'adresse à M. Pettit. Votre port est nouveau pour moi. Pourriez-vous me dire où il se trouve exactement? Comment a-t-il accès à la côte? S'agit-il d'un port en eau profonde qui vous permettrait d'y ancrer en toute sécurité

create a corridor, or is your port really too small for the kind of tanker traffic that something like Eagle Spirit would require?

**Mr. Pettit:** Stewart World Port is at the north end of the Portland Canal. The Alaska-B.C. border runs right down the middle of the canal. It has been used for shipping for hundreds of years. Mining ships, concentrate ships, and what have you, are going there now. It is a deep-water port. Ships anchor offshore right now. There could be a ship there right now. I don't know for sure. They load logs and whatnot. The channel is very deep and there are very few navigational hazards. It's calm as well.

**Senator Simons:** We heard yesterday of one of the challenges with Prince Rupert. Some of the witnesses told us that it was hard to anchor there because of the depth of the water and the hardness of the bottom of the water. Could you talk about your port in comparison to the Prince Rupert port that way?

**Mr. Pettit:** Yes, the base of the seabed in the Stewart harbour is gravel. Ships anchor there and it's calm. The winds are calm. They're always north-south, as well. There's no west-east winds because the mountains are 7,000 feet high on both sides. It's a good anchorage.

**Senator Simons:** Do you have maps or visuals you could provide to the clerk for our later use? I don't mean right this second.

**Mr. Pettit:** I can get them for sure, yes.

**Senator MacDonald:** Mr. Muir, that's a very interesting deck of information that you have there. As somebody from the East Coast, it doesn't really surprise me what is in there actually. We're used to managing petroleum.

Out here, we hear a lot of fear of Bill C-48 in terms of *Nathan E. Stewart*, the *Queen of the North* and the *Shimshur*. Of course, none of these ships were tankers, let alone double-hulled tankers. Bill C-48 does nothing to address anything that could happen from an incident with ships of this nature.

Do large container ships regularly ply these waters along the North Coast, and how much fuel can some of these ships hold that are single hulled?

**Mr. Muir:** I am afraid I don't have any information on the traffic numbers, but when I looked at the specific ships that were actually calling on Prince Rupert, on the day I looked there were bulk carriers. There is a container port at Prince Rupert. I am sure you've seen it. A bulk carrier, the *Shoryu*, is shown on page 19 of the presentation. That one contained 3.8 million litres of marine diesel.

de gros pétroliers? Est-ce vraiment un endroit plausible pour créer un corridor, ou est-ce que votre port est vraiment trop petit pour le genre de trafic de pétroliers qu'exigerait un projet comme celui d'Eagle Spirit?

**M. Pettit :** Le port Stewart World se trouve à l'extrémité nord du canal Portland. La frontière entre l'Alaska et la Colombie-Britannique passe en plein milieu du canal. Le port sert au transport maritime depuis des centaines d'années. Il reçoit maintenant des navires transportant du minerai, des concentrés et toutes sortes de choses. C'est un port en eau profonde. À l'heure actuelle, les navires mouillent au large. Il se peut qu'un bateau s'y trouve en ce moment-même. Je n'en suis pas certain. Les navires chargent des billes et toutes sortes de cargaisons. Le chenal est très profond et présente très peu de dangers pour la navigation. C'est calme aussi.

**La sénatrice Simons :** Hier, nous avons entendu parler de l'un des défis que doit relever Prince Rupert. Certains témoins nous ont dit qu'il était difficile de s'y ancrer en raison de la profondeur de l'eau et de la dureté du fond marin. Pourriez-vous nous parler de votre port par rapport à celui de Prince Rupert?

**M. Pettit :** Oui, le fond marin du port de Stewart est constitué de gravier. Les navires y mouillent leur ancre et il est calme. Les vents sont calmes. Ils sont toujours nord-sud également. Il n'y a pas de vent ouest-est parce que les montagnes ont 7 000 pieds de hauteur des deux côtés. C'est un bon point d'ancrage.

**La sénatrice Simons :** Avez-vous des cartes ou des images que vous pourriez fournir à la greffière pour que nous les utilisions plus tard? Je ne veux pas dire à l'instant même.

**M. Pettit :** Je peux certainement les obtenir, oui.

**Le sénateur MacDonald :** Monsieur Muir, vous avez là un document d'information très intéressant. Comme je viens de la côte Est, je ne suis pas vraiment surpris de ce qu'il contient. Nous avons l'habitude de gérer le pétrole.

Ici, nous entendons beaucoup de craintes au sujet du projet de loi C-48 en ce qui concerne le *Nathan E. Stewart*, le *Queen of the North* et le *Shimshur*. Bien sûr, aucun de ces navires n'était un pétrolier, encore moins un pétrolier à double coque. Le projet de loi C-48 ne fait rien pour remédier à un incident de cette nature.

Les grands porte-conteneurs naviguent-ils régulièrement dans ces eaux le long de la côte Nord, et quelle quantité de carburant peuvent contenir certains de ces navires à coque simple?

**M. Muir :** J'ai bien peur de ne pas avoir d'information sur les chiffres du trafic, mais lorsque j'ai examiné les navires qui vont à Prince Rupert, le jour où j'ai vérifié, il y avait des vraquiers. Il y a un port à conteneurs à Prince Rupert. Je suis sûr que vous l'avez vu. Un vraquier, le *Shoryu*, figure à la page 19 de mon exposé. Il contenait 3,8 millions de litres de diesel marin.

Globally, the IMO 2020 is a move away from some of the denser, dirtier marine fuels. There will be more diesel in future. It's not necessarily the case that the fuels, should they be spilled, would be as deleterious as they might be today. Nevertheless, 3.8 million litres of marine diesel is a lot to spill if there was an accident.

**Senator MacDonald:** It was interesting to look at your piloting safety records. I mean, piloting is a way of life on all the major ports. We heard some concerns from the Port of Prince Rupert and others that the government did not conduct a scientific risk analysis of the area covered by the present moratorium, the proposed ban or the list of products banned under Bill C-48.

Have you followed the government's scientific analysis leading up to their proposal of Bill C-48? Do you think that bill is adequately supported by science?

**Mr. Muir:** I was struck by the minister's comments to this committee that the precautionary principle seemed to be the driving force. That could be theoretically imagined in future as what they're managing for rather than what their own scientists and technical advisers are telling them. To me, that is a peculiar element of this whole discussion.

**Senator MacDonald:** Their own scientists are reticent to say too much at the table.

**Senator Dasko:** Mr. Muir, thank you for these beautiful maps. They are really quite stunning, and I am very happy to look at them.

**Mr. Muir:** You're most welcome.

**Senator Dasko:** Mr. Pettit, my question is for you. Yesterday, we were listening to the mayor of Prince Rupert who came to speak to us, Mayor Lee Brain. He said to us that the benefits of a pipeline terminus in Prince Rupert would be minimal. He also said that about 20 jobs would be created and that there would be no revenue benefit whatsoever for his community if a pipeline were to have a terminus, I guess the plan would be, outside the city limits.

I was very struck with what he said. I wonder what your comments would be about that. He was quite clear that the actual benefits of jobs outside the initial construction period and the revenue benefits would be almost nothing. I'd like your reaction to that and to another thing he said that Prince Rupert is able to benefit now from a lot of other economic activity that's going on. Lots of other opportunities exist now with the moratorium in place, benefits in shipping and other industries that are developing there.

À l'échelle mondiale, l'OMI 2020 s'éloigne de certains des carburants marins plus denses et plus sales. Il y aura plus de diesel à l'avenir. Il n'est pas nécessairement vrai que s'ils étaient déversés, ces carburants seraient aussi nocifs qu'ils pourraient l'être aujourd'hui. Néanmoins, 3,8 millions de litres de diesel marin, c'est beaucoup à déverser en cas d'accident.

**Le sénateur MacDonald :** Il était intéressant d'examiner vos chiffres sur la sécurité du pilotage. Le pilotage fait partie intégrante de tous les grands ports. Le port de Prince Rupert et d'autres intervenants nous ont dit craindre que le gouvernement n'ait pas procédé à une analyse scientifique des risques dans la région visée par le moratoire actuel, l'interdiction proposée ou la liste des produits interdits en vertu du projet de loi C-48.

Avez-vous suivi l'analyse scientifique du gouvernement qui l'a conduit à proposer cette mesure? Pensez-vous que le projet de loi s'appuie adéquatement sur la science?

**M. Muir :** J'ai été frappé par les commentaires que le ministre a faits au comité, à savoir que le principe de précaution semble être le moteur de cette initiative. En théorie, on pourrait imaginer qu'à l'avenir, le gouvernement s'en tiendrait à ce principe plutôt qu'à l'opinion de ses propres scientifiques et conseillers techniques. Je trouve étonnant que cela fasse partie de la discussion.

**Le sénateur MacDonald :** Les scientifiques du gouvernement hésitent à en dire trop.

**La sénatrice Dasko :** Monsieur Muir, je vous remercie de ces belles cartes. Elles sont vraiment frappantes, et je suis très heureuse de pouvoir les voir.

**M. Muir :** Je vous en prie.

**La sénatrice Dasko :** Monsieur Pettit, ma question s'adresse à vous. Hier, nous avons entendu le maire de Prince Rupert, Lee Brain, qui est venu nous parler. Il nous a dit que les avantages d'un terminus de pipeline à Prince Rupert seraient minimes. Il a aussi déclaré qu'une vingtaine d'emplois seraient créés et que sa collectivité n'aurait aucun avantage financier à gagner si un pipeline devait être construit à l'extérieur des limites de la ville.

J'ai été très frappée par ce qu'il a dit. Je me demande ce que vous en pensez. Il a mentionné très clairement que les avantages réels sur le plan de l'emploi en dehors de la période initiale de construction et les avantages en matière de revenus seraient presque nuls. Je voudrais savoir ce que vous pensez de ses déclarations et de ce qu'il a dit quant au fait que Prince Rupert peut maintenant profiter de bien d'autres activités économiques. Il y a beaucoup d'autres possibilités avec le moratoire en place, des avantages pour le transport maritime et d'autres industries qui se développent là-bas.

I am wondering if those are opportunities for your community right now. You're obviously taking advantage of some of them. Would there not be other opportunities now that your community has that would not be dependent on the flow of tanker traffic? I'd like your response to what he said. He was quite strong, I would say.

**Mr. Pettit:** The first question was about the terminal jobs. I am not going to argue that there may be 20 jobs at a terminal. That could very well be true. I always look at the jobs for all of Canada. Twenty jobs in a place like Stewart is a lot of full-time employment. They're service jobs too. Service companies come in to service the terminal.

I don't know how they're structured. They have a port authority there. We don't. We're structured significantly, probably, different from Stewart. On every ton of product that goes through Stewart, a royalty is paid to the district of Stewart. On every piece of cargo that goes through our port, the district gets revenue. They would be wealthier if oil were ever to go through Stewart.

**Senator Dasko:** Are there other opportunities?

**Mr. Pettit:** Yes. We have always wanted to be a multi-purpose port. We would like to do bulk, mining concentrate, and continue to do break bulk. We would like to do all of those things. I think there's opportunity to do all of those things. We're not anywhere near as advanced as Prince Rupert, but we are trying to get all those types of cargo. We'd like to pursue all cargo. All we're really asking for here is to be able to pursue them, oil being one of them.

**Senator Patterson:** I too would like to thank Mr. Muir for the excellent information. I would also like to ask Mr. Pettit about the Port of Stewart.

You said that you can almost see Hyder, Alaska, from Stewart.

**Mr. Pettit:** I can see it.

**Senator Patterson:** I have heard proponents of the Eagle Spirit Pipeline and Calvin Helin. By the way, they are to produce upgraded oil with a very low carbon footprint. It will leave the heavy metal and most of the CO<sub>2</sub> in the ground. What if Canada won't allow shipment of their product from Canadian waters? We also heard from another witness today that they have an MOU with Alaska, particularly with the Port of Hyder. They will establish there, and the benefits will go to the U.S. rather than to Canada. I guess the tankers would sail down the same channel that you're in, except on the U.S. side.

Je me demande si ce sont des possibilités pour votre collectivité à l'heure actuelle. De toute évidence, vous profitez de certaines d'entre elles. N'y a-t-il pas d'autres opportunités qui s'offrent actuellement à votre collectivité et qui ne dépendent pas de la circulation des pétroliers? J'aimerais savoir ce que vous pensez des propos du maire. Je dirais qu'il les a émis avec beaucoup de conviction.

**M. Pettit :** La première question portait sur les emplois dans les terminaux. Je ne contesterai pas le chiffre de 20 emplois dans un terminal. Cela pourrait très bien être vrai. Je regarde toujours les emplois pour tout le Canada. Vingt emplois dans un endroit comme Stewart, c'est beaucoup d'emplois à temps plein. Ce sont aussi des emplois dans le secteur des services. Les entreprises de services viennent desservir le terminal.

Je ne sais pas comment c'est structuré là-bas. Il y a une administration portuaire. Nous n'en avons pas. La structure en place est probablement très différente de celle de Stewart. Pour chaque tonne de produit qui passe par notre port, une redevance est versée au district de Stewart. Pour chaque marchandise qui passe par notre port, le district touche des revenus. Il serait plus riche si le pétrole passait par Stewart.

**La sénatrice Dasko :** Y a-t-il d'autres possibilités?

**M. Pettit :** Oui. Nous avons toujours voulu être un port polyvalent. Nous aimerions faire du vrac, du concentré minier, et continuer à faire du transport de ligne classique. Nous aimerions faire tout cela. Je pense qu'il est possible de faire toutes ces choses. Nous sommes loin d'être aussi avancés que Prince Rupert, mais nous essayons d'obtenir ces différents types de marchandises. Nous aimerions pouvoir viser toutes les cargaisons. Tout ce que nous demandons ici, c'est d'y avoir accès et le pétrole en fait partie.

**Le sénateur Patterson :** Je tiens, moi aussi, à remercier M. Muir pour ces excellents renseignements. Je voudrais également poser une question à M. Pettit au sujet du port de Stewart.

Vous avez dit que, de Stewart, vous pouvez presque voir Hyder, en Alaska.

**M. Pettit :** Je peux le voir.

**Le sénateur Patterson :** J'ai entendu les promoteurs du pipeline Eagle Spirit et de Calvin Helin. Soit dit en passant, ils doivent produire du pétrole valorisé à très faible empreinte carbone. Les métaux lourds et la plus grande partie du CO<sub>2</sub> resteront dans le sol. Que se passera-t-il si le Canada ne permet pas à ces entreprises d'expédition leur production à partir des eaux canadiennes? Un autre témoin nous a dit aujourd'hui qu'elles avaient un protocole d'entente avec l'Alaska, en particulier avec le port de Hyder. Elles s'y établiront, et les avantages iront aux États-Unis plutôt qu'au Canada. Je suppose

If we were to consider a modest amendment to the exclusion zone to move the border slightly south from the Alaska border to include Stewart and possibly a terminus on Nisga'a Nass lands or even Grassy Point, would that provide an opportunity that you feel Bill C-48 right now prevents you from having, if we were to move a slight amendment to the north boundary of the moratorium zone?

**Mr. Pettit:** That would meet the needs of Stewart World Port. I said before that we are on Nisga'a traditional territory. Although I would like to see it at Stewart, I would like to see others have that opportunity as well. I'd like to see it go farther south than just Stewart. Yes, an amendment of that nature would suit my needs.

**Senator Patterson:** Is Hyder, Alaska, a rival of your port? I did a bit of Internet research, and it seemed like a pretty quiet place. Are they currently a competitor?

**Mr. Pettit:** No, they currently don't have a deep-water port. They're a really good boat launch, but they don't have a port.

**Senator Miville-Dechêne:** This is a question for Mr. Muir. As my colleagues, I love the maps. However, I am going to ask you more of a content question that has to do with risks.

This booklet shows us that the risks are minimal or contained. However, we have seen oil spill coming out of double-hulled tankers. The last one is the *Sanchi* Iranian oil tanker collision in the China Sea last year. We've heard many witnesses yesterday and today who say that they don't want any risk of oil spill. Since you seem to be good with figures and maps, could you calculate the risk for the North Coast region having tankers? If there's one pipeline, I understand it's about one tanker a day. Could you calculate the risk of oil spill? We're talking about huge tankers, so there may be, theoretically, a huge oil spill.

**Mr. Muir:** That's an excellent question. Although I am not an expert in risk analysis and I am afraid I can't provide any personal expert information on that, but in the course of researching and relating information to the public about the Trans Mountain story I certainly encountered a lot of expert information, including some of the realities of what is at risk.

que les pétroliers navigueraient dans le même chenal que vous, sauf du côté américain.

Si nous envisagions un changement mineur de la zone d'exclusion pour déplacer la limite un peu au sud de la frontière de l'Alaska d'afin d'y inclure Stewart et peut-être un terminus sur le territoire nisga'a de la vallée de la Nass ou même à Grassy Point, une légère modification de la limite nord de la zone du moratoire vous donnerait les possibilités dont vous voyez le projet de loi vous priver actuellement?

**M. Pettit :** Cela répondrait aux besoins de notre port. J'ai déjà dit que nous sommes sur le territoire traditionnel nisga'a. Même si j'aimerais que ce soit possible à Stewart, je souhaiterais que ce le soit aussi ailleurs. J'aimerais que la limite soit déplacée plus au sud que Stewart. Oui, un amendement de cette nature répondrait à mes besoins.

**Le sénateur Patterson :** Est-ce que Hyder, en Alaska, est un rival de votre port? J'ai fait un peu de recherche sur Internet, et j'ai eu l'impression que c'était un endroit plutôt tranquille. Est-ce actuellement un concurrent?

**M. Pettit :** Non, à l'heure actuelle, il n'y a pas de port en eau profonde. C'est une très bonne rampe de mise à l'eau, mais il n'y a pas de port.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Ma question s'adresse à M. Muir. À l'instar de mes collègues, je trouve vos cartes magnifiques. La question que je vais vous poser porte davantage sur le contenu; elle porte sur les risques.

Cette brochure nous montre que les risques sont minimes ou circonscrits. Toutefois, il est arrivé que des pétroliers à double coque soient à l'origine de marées noires majeures. Le dernier incident remonte à l'an dernier, lorsque le pétrolier iranien *Sanchi* a sombré en mer de Chine après une collision. Hier et aujourd'hui, nous avons entendu beaucoup de témoins dire qu'ils ne veulent courir aucun risque de déversement. Comme vous semblez avoir du talent avec les chiffres et les cartes, pouvez-vous calculer le risque que pose la présence de pétroliers pour la région de la côte nord de la Colombie-Britannique? S'il y a un seul pipeline, je crois comprendre que cela signifie environ un pétrolier par jour. Pouvez-vous calculer le risque de déversement? Nous parlons de pétroliers énormes. Il pourrait donc, en théorie, se produire un gigantesque déversement de pétrole.

**M. Muir :** C'est une excellente question. Je ne suis pas un expert en analyse de risques et je crains de ne pas pouvoir vous fournir mon propre avis d'expert sur le sujet, mais dans le cadre de mes recherches et de la communication d'information publique sur l'affaire Trans Mountain, je suis tombé sur une foule d'avis d'experts et de renseignements réalistes sur ce qui est à risque.

If you look at modern tankers, they contain 12 to 14 separate compartments. If there is a problem, it's not like a bathtub suddenly losing its contents and it is on your neighbours downstairs. It's like having a case of beer and a bottle or two break because something happens. This phenomenon of this was documented by one of the risk assessments cited by the Trans Mountain proponents. Given the kind of risk that exists, they came to the conclusion that collisions and groundings are the main source of problems for tankers historically. The fact that you have double hulls and compartments within double hulls, the risk in Vancouver for the worst case scenario was something like once every 2,000 years with the expanded Trans Mountain Pipeline.

Because some catastrophe results from a ship spilling some of its contents, that is a case of how much content. It's a portion of the load, not all of it, in any scenario that these experts forecast. I thought once every 2,000 years was a significant finding for that scenario.

I know *Exxon Valdez* is commonly cited here, but a perspective on it is that's 30 years ago. It would still only rate as probably the 35th worst spill in the world. Because it's so well known to us on the West Coast, it's symbolic of the risk but it's not necessarily representative of the actual risk that exists today after 30 years.

**Senator Miville-Dechêne:** However, there is a risk is what I am getting at. There is a risk.

**Mr. Muir:** I don't think anyone would ever come to you and say there's no risk of things, absolutely.

**The Chair:** Mr. Smith, you talked about the tourism industry and the eco-tourism industry on the West Coast. The people come from all over the world, how do they get here?

**Mr. Smith:** They fly, of course.

**The Chair:** Exactly. They come by boat. They come by car. They fly. They use the oil industry. I come from Saskatchewan. We have another senator here from Alberta. I haven't heard too much about Canada. Actually, the first time was Mr. Pettit who actually talked about the country.

How would Alberta and Saskatchewan get their oil out of the country if they can't get it out on the West Coast? Do they carry it somewhere or what?

**Mr. Smith:** I feel I've been put on the spot a little bit with that one.

Les pétroliers modernes sont composés de 12 à 14 compartiments distincts. En cas de problème, ce n'est pas comme si une baignoire se vidait d'un coup de son contenu et inondait vos voisins d'en bas. Imaginez une caisse de bière dans laquelle une ou deux bouteilles se cassent à la suite d'un choc quelconque. Ce phénomène a été documenté dans l'une des évaluations des risques mentionnées par les promoteurs de Trans Mountain. Étant donné le type de risque qui existe, les promoteurs en sont venus à la conclusion que les collisions et les échouements ont toujours été la principale source de problèmes pour les pétroliers. Comme il y a une double coque et que les compartiments se trouvent à l'intérieur de cette double coque, le risque que Vancouver doive faire face au pire scénario possible avec l'expansion du pipeline Trans Mountain est d'environ une fois sur 2 000 ans.

Puisque certaines catastrophes sont le résultat du déversement d'une partie du contenu d'un navire, tout est question de quantité. Quel que soit le scénario envisagé par les experts, c'est une partie de la cargaison qui se déverse, pas toute la cargaison. Qu'un tel scénario ait la possibilité de se produire une fois tous les 2 000 ans est, à mon avis, une constatation importante.

Je sais que l'*Exxon Valdez* est couramment cité en exemple ici, mais ce déversement date d'il y a 30 ans. Pourtant, il ne se classe probablement qu'au 35<sup>e</sup> rang des pires marées noires enregistrées dans le monde. Cette catastrophe est tellement présente à l'esprit des gens de la côte Ouest qu'elle est devenue l'emblème du risque, mais elle n'est pas nécessairement représentative du risque réel qui existe aujourd'hui, 30 ans plus tard.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Toutefois, il y a un risque, et c'est là où je veux en venir. Il y a un risque.

**M. Muir :** Personne n'aurait l'idée de venir vous dire qu'il n'y a aucun risque, absolument personne.

**Le président :** Monsieur Smith, vous avez parlé de l'industrie touristique et écotouristique sur la côte Ouest. Les gens viennent de partout dans le monde, comment arrivent-ils ici?

**M. Smith :** En avion, bien sûr.

**Le président :** Exactement. Ils viennent par bateau, en voiture, en avion. Ils utilisent l'industrie pétrolière. Moi, je suis venu de la Saskatchewan. Une autre sénatrice ici présente est de l'Alberta. Je n'ai pas beaucoup entendu parler du Canada. En fait, le premier qui a parlé du Canada est M. Pettit.

Comment l'Alberta et la Saskatchewan pourraient-elles sortir leur pétrole du pays si elles ne peuvent pas l'acheminer vers la côte Ouest? Est-ce qu'elles le transportent quelque part ou quoi?

**M. Smith :** J'ai l'impression d'être mis sur la sellette.

**Senator MacDonald:** You're making the statement that they don't want any tankers out, so I am asking: How do Alberta and Saskatchewan get their oil out?

**Mr. Smith:** To be clear, what I am saying is we have a world-class economy right now with this tanker moratorium in place. It's developed. There's employment. It's a gem of an industry. It's sustainable. We're talking about the threats to that way of life and all of the people in it.

**Senator MacDonald:** I've been on holiday on the East Coast. Cape Breton is probably one of the greatest drives in the world. It ranks as one of the greatest drives in the world, along with the Vancouver-Whistler drive.

**Senator Smith:** There's Terrace.

**Senator MacDonald:** Terrace is not a bad drive, either. I am just saying. I was there once for a week. Another time I was there for a few days. I never, ever saw a tanker, actually, but there are a lot of tankers that haul oil into Canada because we can't get it out.

**Mr. Smith:** I think it's interesting that you referenced the drives along those other places in Canada. What makes the Great Bear Rainforest in Haida Gwaii, especially the Gwaii Haanas National Park Reserve and Haida Heritage Site and the marine conservation areas, so special is that there are no roads. They are unique in that they are still functioning wilderness.

There are small coastal villages. Our friends in these coastal villages, the Gitga'at, the Kitasoo/Xaixais, the Heiltsuk and the Haida, have lived there for 14,000 years plus. We have these beautiful protocol agreements to travel respectfully into their traditional territories. There are no roads.

**Senator MacDonald:** They travel by boat.

**Mr. Smith:** Yes, by boat. It's like a Galápagos cruise. The Galápagos is another part of the world that doesn't have oil tankers and it works that way.

**Senator Gagné:** I've been to the Galápagos, and I believe they are not allowed since there was an oil spill. I just wanted to mention that.

The Coastal First Nations Great Bear Initiative commissioned an environmental and economic assessment of the development of the Pacific North Coast to identify the economic, traditional and subsistence activities in the region, and to evaluate the impacts of an oil spill on the commercial and traditional activities of these First Nations. The analysis completed by the

**Le sénateur MacDonald :** Vous affirmez que les gens ne veulent pas de pétroliers, alors je vous demande comment l'Alberta et la Saskatchewan feront pour sortir leur pétrole.

**M. Smith :** Pour être clair, je dis que, grâce au moratoire actuel sur la circulation des pétroliers, nous avons jeté les bases d'une économie de calibre mondial. L'industrie est bien développée, elle crée de l'emploi. C'est un fleuron de la région, une industrie durable. Et voilà que nous mettons en péril ce mode de vie et les gens qui y vivent.

**Le sénateur MacDonald :** J'ai passé des vacances sur la côte Est. La route panoramique de l'île du Cap-Breton est probablement l'une des plus spectaculaires au monde, avec la route Vancouver-Whistler.

**Le sénateur Smith :** Il y a aussi la route de Terrace.

**Le sénateur MacDonald :** La route de Terrace est très pittoresque aussi. C'était seulement une remarque en passant. J'y suis déjà allé pour une semaine entière. Une autre fois, j'y ai passé quelques jours. Honnêtement, je n'ai jamais vu l'ombre d'un pétrolier; pourtant, il y en a beaucoup qui amènent du pétrole au Canada, puisque nous ne pouvons pas le sortir de là où il se trouve.

**M. Smith :** Je trouve intéressant que vous parliez des routes panoramiques qui sillonnent d'autres beaux endroits au Canada. Ce qui fait toute la particularité de la forêt pluviale du Grand Ours à Haida Gwaii, en particulier la réserve de parc national et site du patrimoine haïda Gwaii Haanas et les aires marines protégées, c'est qu'il n'y a pas de route. Ces sites sont uniques en ce sens qu'ils fonctionnent toujours en tant qu'écosystèmes sauvages.

Il y a de petits villages côtiers. Nos amis de ces villages côtiers, les Gitga'at, les Kitasoo et les Xaixais, les Heiltsuk et les Haïdas, y vivent depuis plus de 14 000 ans. De fantastiques protocoles d'entente sont en place pour nous permettre de nous déplacer respectueusement sur leurs territoires traditionnels. Il n'y a pas de route.

**Le sénateur MacDonald :** Ils se déplacent par bateau.

**M. Smith :** Oui, par bateau. C'est comme une croisière dans les Galapagos. L'archipel des Galapagos est une autre région du monde exempte de pétroliers, et tout fonctionne comme cela.

**La sénatrice Gagné :** Je suis allée aux Galapagos. Je pense que les pétroliers y sont interdits depuis qu'il s'est produit un déversement de pétrole. Je voulais simplement le mentionner.

L'initiative Great Bear des Premières Nations côtières a commandé une évaluation environnementale et économique du développement de la côte Nord du Pacifique. Le but de cette étude était de recenser les activités économiques, traditionnelles et de subsistance dans la région et d'évaluer les répercussions d'un déversement de pétrole sur les activités commerciales et



Coastal First Nations identified that the costs of one oil spill could exceed the benefits derived from the community over a project's lifetime.

I was wondering if you have read this analysis and if you're able to comment on that particular finding.

**Mr. Smith:** I'll just comment briefly. The Coastal First Nations allow us to travel in their traditional territories. Their entire existence is completely tied up with the coast and a healthy coast, from the harvesting of their food to their cultures and traditions. I absolutely have no doubt in those findings of the Coastal First Nations. One oil spill, with the kind of currents that drive northwest and southeast up and down the channels on this coast, would have a disastrous impact.

**Mr. Muir:** I looked into the *Exxon Valdez* incident a little further but I didn't bring any details on this issue. Since you've asked the question, one year after the local tourism had increased. I don't know why. I mean it sounds counterintuitive.

Having localized involvement in a spill management regime such as we're seeing in the Georgia Strait, whether it's Nanaimo or Beecher Bay, there is an opportunity for First Nations to be part of the spill regime. I know there are those who say, "There are no jobs in this," which I don't think is true, but clearly there are jobs in having the ability to be part of maritime response regimes from First Nations.

Whether it's to deal with *Nathan E. Stewart* types of risk or other kinds of risk, we can look at what has happened in Valdez since the *Exxon Valdez* disaster. A local regional response community has grown up. They have capacity. They have funding. They have the ability over time to apply local expertise.

We heard from Chief Slett and you heard from Chief Slett. Those who watch your proceedings heard of her idea of having some sort of Aboriginal safety response capacity on the coast. It seems to me that's a terrific idea. Why can't we make, as part of the reconciliation agenda, having the ability to be a high capacity on the maritime front, whether it's to move tourists to go look at grizzlies or whether it's to be there for a spill incident where there is a risk of that? Either way, you have people who are equipped with the boats, all the paraphernalia, the expertise and the intergenerational hope of having long-term jobs in communities where jobs are extremely scarce, especially non-seasonal ones.

traditionnelles de ces Premières Nations. L'analyse réalisée par les Premières Nations côtières a déterminé que les coûts d'un déversement de pétrole pourraient dépasser les profits générés par la communauté pendant la durée de vie d'un projet.

Je me demandais si vous aviez lu cette analyse et si vous pouviez commenter cette constatation en particulier.

**M. Smith :** Je vais commenter brièvement. Les Premières Nations côtières nous autorisent à nous déplacer sur leurs territoires traditionnels. Leur mode de vie est intrinsèquement lié à la côte, à une côte saine, qu'il s'agisse de leur sécurité alimentaire, de leur culture ou de leurs traditions. Je ne doute absolument pas des conclusions de l'analyse menée par les Premières Nations côtières. Si l'on pense aux courants nord-ouest et sud-est qui montent et descendent à travers tous les chenaux de la côte, un déversement de pétrole aurait un impact désastreux.

**M. Muir :** J'ai examiné l'incident de l'*Exxon Valdez* un peu plus à fond, mais je n'ai pas donné de détails à ce sujet. Puisque vous avez posé la question, un an après la catastrophe, le tourisme local avait augmenté. J'ignore pourquoi. À vrai dire, cela semble contraire à la logique.

La participation locale à un système de gestion des déversements, comme celui qui existe dans le détroit de Georgia, que ce soit à Nanaimo ou à Beecher Bay, offre aux Premières Nations la possibilité de faire partie du régime de gestion des déversements. Je sais, il y en a qui disent qu'il n'y a pas d'emploi là-dedans, ce qui n'est pas vrai à mon avis : il est clair que, pour les Premières Nations, il y a de l'emploi dans le fait d'avoir la possibilité de faire partie des régimes d'intervention en milieu marin.

S'agissant de gérer des risques comme ceux posés par le *Nathan E. Stewart* ou d'autres types de risques, nous pouvons toujours nous inspirer de ce qui s'est passé à Valdez après le déversement catastrophique du *Exxon Valdez*. On a assisté à la mise sur pied de toute une communauté d'intervenants à l'échelle régionale et locale. Celle-ci a des moyens. Elle a de l'argent. Avec le temps, elle a acquis la capacité d'appliquer les techniques de l'expertise locale.

Comme nous, vous avez entendu la chef Slett. Les gens qui suivent vos délibérations ont entendu parler de son idée de mettre en place une sorte de capacité d'intervention pour la sécurité des Autochtones sur la côte. Cela me semble une excellente idée. Pourquoi n'avons-nous pas, dans le cadre du programme de réconciliation, la possibilité de disposer d'une importante capacité d'intervention sur le front maritime, qu'il s'agisse d'amener les touristes voir des grizzlis ou d'assurer une présence là où il existe un risque de déversement? Dans les deux cas, il y a des personnes équipées de bateaux, qui possèdent l'équipement et l'expertise nécessaires et qui, d'une génération à une autre, nourrissent l'espoir de créer des emplois à long terme.

Turning this risk and this problem into an opportunity, it seems to me not to be far fetched, based on lived experience.

**Senator Miville-Dechêne:** This question has been posed to many environmental groups by the committee. With all respect, I would like for you to tell us how you are financed. Who finances Resource Works Society?

**Mr. Muir:** As we like to tell the public, we are funded by industry.

**Senator Miville-Dechêne:** Industry?

**Mr. Muir:** Industry, yes.

**Senator Miville-Dechêne:** Which industry?

**Mr. Muir:** By natural resource industries. We have oil and gas. We have forestry. We have mining. In the past we have had agriculture. We have had transportation of resources. All of these.

**Senator Miville-Dechêne:** How do you ensure independence, considering the funding?

**Mr. Muir:** As we like to say, it's not where the dollar comes from. It's how we use it. I have a board that I report to. We are a British Columbia registered non-profit society. I am accountable as executive director to my board. We seek to be factual in our information. We have a point of view, and we are not shy about that.

**The Chair:** Many supporters of the bill believe that Asia is transitioning to renewable resources of power and that in the near future their demand for fossil fuels will decline. What is your perspective on the future demand for energy, not only here but in the Asia-Pacific region, Mr. Muir?

**Mr. Muir:** If we look at the most austere reduction in GHG emissions to mid-century that will meet the targets of 1.5 or 2 degrees, getting there still entails a minimum of \$25 trillion in oil and gas investment. Part of the reason for that is the decline rate in wells. You always have to keep drilling to keep ahead. Also we need to move things around and that's infrastructure. It's a bit of a fantasy for those who think we can wish this reliance on hydrocarbons away because it's not what expert information is telling us.

dans des collectivités où les emplois sont extrêmement rares, surtout s'ils sont non saisonniers.

Si je me fonde sur l'expérience antérieure, il me semble que l'idée de transformer le risque et le problème en débouchés économiques est loin d'être irréaliste.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Le comité a posé cette question à de nombreux groupes environnementaux. En toute déférence, j'aimerais que vous nous disiez comment vous êtes financés. Qui finance la Resource Works Society?

**M. Muir :** Comme nous aimons le dire au public, nous sommes financés par l'industrie.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** L'industrie?

**M. Muir :** Par l'industrie, oui.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Quelle industrie?

**M. Muir :** Les industries d'exploitation des ressources naturelles. Nous avons l'industrie pétrolière et gazière, l'industrie forestière et l'exploitation minière. Par le passé, nous avons eu le secteur agricole et celui du transport des ressources. Toutes ces industries.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Comment assurez-vous votre indépendance, compte tenu de votre source de financement?

**M. Muir :** Comme nous nous plaisons à le dire, l'important n'est pas d'où vient l'argent. L'important, c'est comment nous l'utilisons. Je relève de mon conseil d'administration. Nous sommes une société sans but lucratif enregistrée en Colombie-Britannique. En tant que directeur général du conseil d'administration, je dois rendre des comptes. Nous cherchons à fournir des renseignements factuels. Nous avons notre point de vue et nous n'avons pas peur de l'exprimer.

**Le président :** De nombreux partisans du projet de loi croient que l'Asie est en train de faire la transition vers des sources d'énergie renouvelables et que très bientôt, sa demande en combustibles fossiles diminuera. Monsieur Muir, comment entrevoiez-vous la demande future en énergie, non seulement ici, mais dans la région Asie-Pacifique?

**M. Muir :** Même moyennant la réduction la plus stricte qui soit des émissions de GES gaz à effet de serre — pour respecter les cibles de 1,5 ou de 2 degrés de plus au milieu du siècle —, il faut tout de même investir au moins 25 000 milliards de dollars dans le pétrole et le gaz. Cela s'explique en partie par le taux de déclin des puits. C'est qu'il faut continuer de forer, encore et toujours, pour garder une longueur d'avance. Il faut aussi savoir se déplacer, c'est-à-dire gérer les infrastructures. Je trouve un peu utopique l'idée voulant qu'il soit possible d'éliminer notre dépendance aux hydrocarbures, parce que ce n'est pas ce que nous disent les experts.

On the higher side, it may be that up to \$70 trillion U.S. will be needed for this. As we see the escape from energy poverty in India as the big story of the mid-century and China being maybe a little closer to us, there is the need for those countries to source their hydrocarbon products responsibly. They too have climate obligations. They too have political systems in which they must operate. They're different ones, obviously, and they will seek to supply their citizens first with what is expected.

Without this kind of energy, you can't have a modern economy even as you diversify. I don't think there's any contradiction at all in embracing energy diversification in renewables. This totally makes sense, but at the same time you have to recognize that by mid-century, even with a rush away from intense hydrocarbon reliance like now, we won't really have reduced our dependence on it all that much. How do we get it safely to where it needs to be?

**The Chair:** Thank you very much. It has been another good session. I really like this map, too.

(The committee adjourned.)

À un niveau supérieur, il se peut qu'il faille jusqu'à 70 000 milliards de dollars américains pour atteindre ces objectifs. Alors que la grande histoire du milieu du siècle est de voir l'Inde sortir de la pauvreté énergétique et la Chine se rapprocher un peu plus de nous, il est impérieux que ces pays s'approvisionnent en hydrocarbures de façon responsable. Eux aussi ont des obligations en matière de changements climatiques. Eux aussi ont des systèmes politiques au sein desquels ils doivent fonctionner. De toute évidence, ces systèmes sont différents; ils chercheront avant tout à offrir à leurs citoyens ce que ces derniers attendent d'eux.

Sans ce type d'énergie, il est impossible de se tourner vers une économie moderne, même en diversifiant ses sources d'approvisionnement énergétique. Je ne vois rien de contradictoire dans le fait de diversifier ses sources énergétiques en recourant aux énergies renouvelables. C'est tout à fait logique. Sauf qu'il faut en même temps reconnaître que si nous parvenons, d'ici le milieu du siècle, à estomper considérablement notre recours aux hydrocarbures, nous ne serons pas pour autant véritablement affranchis de notre dépendance à cet égard. Donc, comment pouvons-nous les acheminer en toute sécurité là où il le faut?

**Le président :** Merci beaucoup. Nous avons eu une autre excellente séance. J'aime beaucoup cette carte, moi aussi.

(La séance est levée.)

---

**EVIDENCE**

TERRACE, Wednesday, April 17, 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 1:03 p.m. to give consideration to the bill.

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

[*English*]

**The Chair:** I call to order this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. This afternoon we are studying 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, called the "Oil Tanker Moratorium Act."

We are honoured to be in Terrace this afternoon to hear from witnesses on this bill, and I will ask all senators to introduce themselves.

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

**Senator Gagné:** Hello, I am Raymonde Gagné, from Manitoba.

**Senator Dasko:** I am Donna Dasko from Toronto, representing Ontario.

**Senator Simons:** I am Paula Simons, senator from Alberta, from straight down Highway 16 in Edmonton.

**Senator MacDonald:** I am Michael MacDonald, from Cape Breton, representing Nova Scotia.

**Senator Smith:** Larry Smith, Hudson, Quebec.

**Senator Patterson:** Dennis Patterson, representing a territory with Canada's longest coastline, Nunavut.

**Senator Miville-Dechêne:** Julie Miville-Dechêne, Montreal, Quebec.

**The Chair:** I'm David Tkachuk. I'm from Saskatoon, and I am representing the province of Saskatchewan and the region of Western Canada.

I'm pleased today to welcome, from the City of Dawson Creek, Mr. Dale Bumstead, who is the mayor; Mr. Ellis Ross, the MLA for Skeena; from the City of Fort St. John, Ms. Lori

**TÉMOIGNAGES**

TERRACE, le mercredi 17 avril 2019

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, se réunit aujourd'hui à 13 h 3 pour étudier le projet de loi.

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

[*Traduction*]

**Le président :** Je déclare ouverte cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Cet après-midi, nous étudions 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 de ports ou d'installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, appelé « Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers ».

Nous sommes honorés cet après-midi d'accueillir nos témoins, à Terrace, au sujet de ce projet de loi. Je vais demander à mes collègues de se présenter.

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

**La sénatrice Gagné :** Bonjour, je m'appelle Raymonde Gagné, du Manitoba.

**La sénatrice Dasko :** Je m'appelle Donna Dasko, je suis de Toronto et je représente l'Ontario.

**La sénatrice Simons :** Je m'appelle Paula Simons et je suis sénatrice de l'Alberta, au bout de la route 16, à Edmonton.

**Le sénateur MacDonald :** Je m'appelle Michael MacDonald, de Cap-Breton, et je représente la Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Smith :** Larry Smith, Hudson, au Québec.

**Le sénateur Patterson :** Dennis Patterson, représentant un territoire ayant le plus long littoral du Canada, le Nunavut.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Julie Miville-Dechêne, Montréal (Québec).

**Le président :** Je m'appelle David Tkachuk. Je suis de Saskatoon et je représente la province de la Saskatchewan ainsi que la région de l'Ouest canadien.

Je suis heureux d'accueillir aujourd'hui M. Dale Bumstead, maire de la ville de Dawson Creek; M. Ellis Ross, député provincial de Skeena; Mme Lori Ackerman, mairesse de la ville

Ackerman, the mayor; and from the District of Kitimat, Mr. Philip Germuth, mayor.

We'll start with Mr. Bumstead.

**Dale Bumstead, Mayor, City of Dawson Creek:** Thank you. Bonjour. My name is Dale Bumstead. I am the mayor of the City of Dawson Creek, and a proud member of the Métis Nation of British Columbia. [*Indigenous language spoken*]. Thank you for giving me the opportunity today to present to the Senate committee.

Dawson Creek, on Mile 0 of the Alaska Highway, is a small city in northeastern British Columbia, founded in the early 1900s. It might seem unusual, why we would be here today requesting an opportunity to speak to the Senate committee on Bill C-48.

We're a little city that was founded in the early 1900s based on agriculture. That's the foundation of our community. The railway came into Dawson Creek in 1931 to serve the agricultural products and distribute them across North America.

After the Pearl Harbour bombings in 1941, the U.S. needed an overland route to Alaska to protect their homeland, and the only way to build that Alaska highway was to bring those troops into Dawson Creek at the end of the railway, the end of the line. Some 10,000 troops came into Dawson Creek in March 1942, and away went the construction of a 1,500-mile highway that opened up northern British Columbia, Yukon, and Alaska. It was completed in nine months; an engineering marvel.

Over the years we've progressed as a small city, with transportation being, obviously, a key component of our community, our economy. Tourism and agriculture came through the years, then mining and forestry became components of our community.

With the evolution came the natural gas sector and the shale gas, the unconventional resource development of natural gas in the Montney. The Montney is a huge natural gas reserve. It's probably one of the top five reserves in North America today. It was looked upon as being one of the top five when it was first discovered in the early 2000s.

I want to expound upon that, as that's really the purpose of my appearing here today, to talk about how prolific those resources have proven to be for our region, our province, our country. It is now one of the largest natural resources and one of the most prolific. There are five in North America that are looked upon as providing the unconventional resource to the world: the Montney; the Duvernay in Alberta; the Marcellus in

de Fort St. John; et M. Philip Germuth, maire, district de Kitimat.

Nous allons commencer par M. Bumstead.

**Dale Bumstead, Maire, Ville de Dawson Creek :** Merci. Bonjour. Je m'appelle Dale Bumstead. Je suis le maire de la ville de Dawson Creek et fier membre de la Métis Nation of British Columbia. [*S'exprime dans une langue autochtone*]. Je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner devant le comité sénatorial.

Dawson Creek, au mille 0 de la route de l'Alaska, est une petite ville du nord-est de la Colombie-Britannique, fondée au début des années 1900. Il peut sembler étrange que nous soyons ici, au comité sénatorial, pour parler du projet de loi C-48.

Nous sommes donc une petite ville qui a été créée au début des années 1900 sur l'agriculture. La terre est le fondement de notre collectivité. Le chemin de fer est arrivé à Dawson Creek en 1931 pour acheminer nos produits agricoles et les distribuer partout en Amérique du Nord.

Après l'attaque sur Pearl Harbour, en 1941, les États-Unis avaient besoin d'un lien terrestre vers l'Alaska pour protéger leur territoire. La seule façon de construire cette route de l'Alaska consistait à transporter les troupes à Dawson Creek, tout au bout de la ligne de chemin de fer. Quelque 10 000 soldats sont arrivés à Dawson Creek en mars 1942 et ont pu débiter la construction de la route de 1 500 milles qui allait désenclaver le nord de la Colombie-Britannique, le Yukon et l'Alaska. Elle a été achevée en neuf mois grâce à un miracle de l'ingénierie.

Au fil des ans, la petite ville a évolué, le transport étant évidemment un élément clé pour notre collectivité et notre économie. Le tourisme et l'agriculture sont toujours présents et l'exploitation minière et la foresterie sont devenues des composantes de notre collectivité.

Avec le temps sont venus le gaz naturel et le gaz de schiste, et l'exploitation de gaz naturel non classique dans la zone de Montney dont le sous-sol renferme une énorme réserve de gaz naturel. C'est probablement l'une des cinq réserves les plus importantes en Amérique du Nord aujourd'hui. On la considérait comme telle au moment de sa découverte, au début des années 2000.

Je tiens à m'arrêter sur ce sujet, car il est vraiment là le but de mon témoignage ici, aujourd'hui, il est de vous dire à quel point ces ressources se sont révélées prolifiques pour notre région, notre province, notre pays. C'est maintenant l'une des plus grandes ressources naturelles et l'une des plus prolifiques. On a recensé cinq grandes formations de gaz non classique en Amérique du Nord : celle de Montney; celle de Duvernay,

the eastern States, Ohio, Pennsylvania, New York; and down in Texas, the Permian and the Eagle Ford.

Part of what happens in the natural gas development in this unconventional resource development, in the shale gas, in the rock, are these reserves, these resources. I want to talk a little bit about this today. I didn't realize there would be so many here today, so I don't have enough copies for everyone. I do have an electronic version that we've passed on. It talks about the age of the ultra-liquid resource, the Montney. This resource contains these prolific reserves of natural gas. Along with it come these natural gas liquids, and at the bottom of that scale is condensate, light oil.

I listened to some of the testimony earlier today about Saskatchewan and Alberta, and how to get that oil to the world. In northeastern British Columbia, there is probably in excess of 20 to 30 billion barrels of oil within the natural gas, and it's that prolific. Gas Metro in Quebec produces and distributes probably 200 billion cubic feet of gas per year. The Montney today, in proven reserves, has in excess of 100 years' worth of proven reserves, producing 8 to 10 billion cubic feet of gas per day. So if LNG Canada, Kitimat LNG, and one other LNG project were built and could produce 8 to 10 billion cubic feet of gas per day, the Montney has in excess of 100 years' worth of reserves, with proven potential.

These world-class reserves are giving us the opportunity to provide the world with fossil fuels. We touch fossil fuels in every aspect of our daily life. I think the perception is that we touch fossil fuels only in home heating and the fuel for our vehicles, but everything that we touch in our daily world as a consumer touches the petrochemical industry and the fossil fuel industry. Over 100 years ago, man first started using hydrocarbons for heating, for transportation, for cooking, or for light, and those same hydrocarbons are in use today. Man is using them a lot more efficiently.

When you take the natural gas out of the ground to provide it for the liquefied natural gas industry, that we hear so much about LNG, we don't get those reserves out of the ground without the associated liquids — the propane, the butane, and the condensate. The light oil finds that exist in northeastern British Columbia today are matching those that exist in Alberta and Saskatchewan today.

If we don't have access to the global market, it impacts our regions, communities, province, and our country. The medical costs in the province of British Columbia are expected to rise by \$3 billion in the next three years. That money is coming from the development of the resource sector. The social programs that are

en Alberta; celle de Marcellus, dans l'Est des États-Unis, soit en Ohio, en Pennsylvanie et dans l'État de New York; et les formations Permian et Eagle Ford au Texas.

L'exploitation du gaz naturel, celle des ressources non classiques, du gaz de schiste contenu dans la roche, consiste à aller puiser dans ces réserves. Je me propose de vous parler un peu de cela aujourd'hui. Comme je ne m'attendais pas à voir autant de monde, je n'ai pas suffisamment de copies pour tous. J'ai cependant une version électronique que nous avons fait circuler. On y parle de la datation de la ressource ultra-liquide du Montney. Cette réserve renferme d'abondantes quantités de gaz naturel. Il y a aussi les liquides de gaz naturel, et au bas de cette échelle, le condensat, le pétrole léger.

J'ai écouté certains témoignages plus tôt aujourd'hui au sujet de la Saskatchewan et de l'Alberta et de la façon d'acheminer ce pétrole dans le reste du monde. Dans le Nord-Est de la Colombie-Britannique, il y a probablement plus de 20 à 30 milliards de barils de pétrole dans le gaz naturel. C'est énorme. Gaz métropolitain au Québec produit et distribue probablement 200 milliards de pieds cubes de gaz par année. Aujourd'hui, les réserves confirmées du Montney représentent plus de 100 ans de consommation à raison de 8 à 10 milliards de pieds cubes de gaz par jour. Donc, si les projets de gaz naturel liquéfié LNG Canada, Kitimat LNG et un autre étaient lancés et pouvaient produire de 8 à 10 milliards de pieds cubes de gaz par jour, les réserves de Montney seraient suffisantes pour plus d'un siècle d'exploitation, selon des données avérées.

Ces réserves de calibre mondial nous donnent l'occasion de fournir du combustible fossile au reste du monde. Les combustibles fossiles sont présents dans tous les aspects de notre vie quotidienne. Les gens pensent souvent que ces combustibles fossiles ne servent qu'à chauffer nos intérieurs et à propulser nos véhicules, mais tout ce que nous consommons quotidiennement vient de l'industrie pétrochimique et de l'industrie des combustibles fossiles. Il y a plus d'un siècle, l'homme a commencé à utiliser des hydrocarbures pour le chauffage, le transport, la cuisine ou l'éclairage; les mêmes hydrocarbures que nous utilisons aujourd'hui, si ce n'est beaucoup plus efficacement.

Quand on extrait le gaz naturel destiné à l'industrie du gaz naturel liquéfié, dont on entend tellement parler, il est impossible de le faire sans extraire aussi les liquides qui y sont associés : le propane, le butane et le condensat. Le pétrole léger qu'on vient de découvrir dans le Nord-Est de la Colombie-Britannique correspond à ce qu'on retrouve en Alberta et en Saskatchewan.

Sans un accès au marché mondial, nos régions, nos collectivités, notre province et notre pays en pâtiront. Les coûts médicaux en Colombie-Britannique devraient augmenter de 3 milliards de dollars au cours des trois prochaines années. Les fonds pour payer cette facture proviennent du développement des

provided by our communities, the province and to the country are built upon those reserves. LNG Canada accounts for \$7.5 billion in GDP.

**The Chair:** You're so enthusiastic, I don't want to —

**Mr. Bumstead:** Thank you so much, and I appreciate the time. I'm happy to answer your questions.

**The Chair:** You can finish up, if you have a paragraph to finish off.

**Mr. Bumstead:** It is about allowing global access. We need to ensure that these resources have global access. Without global access, we are going to lose so much opportunity, and we do it the best.

The one thing that I do want to stress is that the British Columbia Oil and Gas Commission that regulates the development of the industry in British Columbia — it's not through any other process — is the best regulatory system in the country and in North America, in the development of this reserve. For us, it is absolutely about the development of these world-class reserves for the benefit of global access.

Thank you so much for giving me the time today.

**The Chair:** You're welcome and thank you. Mr. Ellis Ross, MLA for Skeena. Welcome, Mr. Ross.

**Ellis Ross, Member of the Legislative Assembly of British Columbia for Skeena, as an individual:** Thank you. As a newcomer to provincial politics and national politics, I want to talk to you about a trend that I've seen in B.C. and Canada over the last five years, and it seems to be getting worse.

To get to the bottom line, the deck is being stacked against Canadian resources, and it's Canadians and Canadian governments that are actually doing the stacking. That would be fine, but none of it seems to be based on facts or truths, and it certainly doesn't seem to be based on the interests of Canadians and what's best for our future. If it was based on facts, these types of proposals would be aimed at all types of industries and jurisdictions across the board equally, and that is not happening.

I'll give you an example. One of the reasons given for blocking Canadian tankers on the west coast of B.C. is the threat to orcas. Even Governor Inslee from the state of Washington made this comment about the threat to orcas from tankers, but he didn't mention his own oil tankers travelling from Alaska to Washington State to feed refineries, and they park right across from Victoria, B.C.

ressources. Les programmes sociaux offerts par nos collectivités, par la province et par le pays dépendent de ces réserves. LNG Canada représente 7,5 milliards de dollars du PIB.

**Le président :** Vous êtes tellement enthousiaste, je ne veux pas...

**M. Bumstead :** Merci beaucoup, et je vous remercie du temps que vous m'avez accordé. Je serai heureux de répondre à vos questions.

**Le président :** Vous pouvez terminer, s'il ne vous reste qu'un paragraphe.

**M. Bumstead :** Il s'agit de permettre un accès au reste du monde. Nous devons veiller à ce que ces ressources aient un accès au monde. Sans un tel accès, nous allons perdre beaucoup d'occasions, tandis que nous sommes les meilleurs dans ce que nous faisons.

Je tiens à insister sur le fait que la Commission du pétrole et du gaz de la Colombie-Britannique, qui régleme le développement de l'industrie en Colombie-Britannique — car personne d'autre ne s'en charge — représente le meilleur système de réglementation au pays et en Amérique du Nord en matière de mise en valeur de ce genre de réserve. Ce qui nous intéresse, c'est de mettre en valeur ces réserves de classe mondiale et de permettre au monde d'y accéder.

Merci beaucoup de m'avoir accordé ce temps de parole.

**Le président :** Je vous en prie. Merci. C'est à M. Ellis Ross, député de Skeena. Bienvenue, monsieur Ross.

**Ellis Ross, député de Skeena à l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique, à titre personnel :** Merci. En tant que nouveau venu en politique provinciale et nationale, je vais vous parler d'une tendance que j'ai observée en Colombie-Britannique et au Canada au cours des cinq dernières années, tendance qui semble empirer.

En fin de compte, force est de constater que les dés sont pipés à la défaveur des ressources canadiennes, et ce sont les Canadiens et les gouvernements du pays qui faussent le jeu. Cela pourrait encore aller, si ce n'est que rien ne semble reposer sur des faits ou des vérités, et certainement pas sur les intérêts des Canadiens et sur ce qui est le mieux pour notre avenir. Si l'on se fondaient sur des faits, cela se passerait pour tous les types d'industries et dans toutes les administrations du pays, ce qui n'est pas le cas.

Je vais vous donner un exemple. L'une des raisons invoquées pour interdire l'accès de pétroliers canadiens à la côte ouest de la Colombie-Britannique est la menace qu'ils font peser sur la population d'épaulards. Même le gouverneur Inslee de l'État de Washington a fait ce commentaire au sujet de la menace des pétroliers pour les épaulards, mais il s'est gardé de parler de ses propres pétroliers qui se déplacent de l'Alaska vers l'État de

The B.C. government also expressed similar concerns about orcas in terms of shipping, but failed to mention the increased traffic coming from an increase in cruise ships visiting Vancouver or even the B.C. government's plans for ferry sailings along the B.C. coast would not affect orcas. They never mentioned that. Somehow B.C. ferries, international cruise ships, and Washington State oil tankers have a secret technology that avoids orcas, but Canadian tankers, including LNG tankers, don't.

I mean, if that's the case, why don't we put this secret technology on oil tankers and LNG tankers?

By the way, Governor Inslee's commitment to block Canadian tankers is not an idle threat. The newly enacted B.C. Environmental Assessment Act has a provision in it that says B.C. environmental assessments can be stalled in B.C. if a neighbouring jurisdiction mounts a formal challenge, and this includes the United States. I don't believe there's a reciprocal clause in the United States.

My real concern here is that there is no formal institution that is tasked with separating fact from fiction or rhetoric from truth. I thought this would be an obvious job for government, because we can't expect the average citizen to decide what is legitimate information or what is an unbiased authority on information, and nor should they be expected to do so.

I myself, over the last 14 years, have had to hold myself to a higher standard to decide what is fact and what is fiction, but it's a struggle I deal with every day. Social media doesn't make it any easier. What I find is that as a society we are starting to listen more to political ideologies, statements from burned out rock stars, and visiting Hollywood actors, instead of basing our decisions on experts from specific fields and related jurisdictions.

I don't know if this is how it's always been done, but I'm very surprised and disappointed that this is happening now at all levels of government, because governing and politics are supposed to be separate, in my mind. They are two separate processes, and they should not be combined. And if we can't depend on our own governments to sift through what is fact and what is propaganda, then what else can we depend on as citizens?

Washington pour alimenter les raffineries de la côte, et qui mouillent au large de Victoria, en Colombie-Britannique.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique s'est dit tout aussi préoccupé par le sort des épaulards à cause du trafic maritime, mais il a omis de mentionner l'accroissement du trafic attribuable à l'augmentation du nombre de navires de croisière en visite à Vancouver ou l'impact des plans de ce même gouvernement concernant le trafic de traversiers le long de la côte qui, lui, ne serait pas un danger pour les épaulards. Il n'en a jamais été question. On ne sait trop comment, mais les traversiers de la Colombie-Britannique, les navires de croisière internationaux et les pétroliers de l'État de Washington semblent disposer d'une technologie secrète permettant d'éviter les épaulards, mais pas les pétroliers ni les méthaniens canadiens.

Si c'est le cas, pourquoi ne pas appliquer cette technologie secrète aux pétroliers et aux méthaniens?

Soit dit en passant, la promesse du gouverneur Inslee de bloquer les pétroliers canadiens n'est pas vide de sens. La nouvelle Loi sur l'évaluation environnementale de la Colombie-Britannique renferme une disposition selon laquelle les évaluations environnementales de la province peuvent être bloquées sur le territoire provincial, si une administration voisine soulève une contestation officielle, y compris les États-Unis. Je ne crois pas que la réciproque existe aux États-Unis.

Ce qui me préoccupe vraiment ici, c'est qu'aucune institution officielle n'est chargée de faire la part entre faits et fiction ou entre balivernes et vérité. Je pensais que ce serait une tâche évidente pour les gouvernements, parce qu'il ne faut pas s'attendre à ce que le citoyen moyen décide ce qui est une information légitime ou ce qui constitue une autorité impartiale en matière d'information. On ne peut pas non plus lui imposer de le faire.

Au cours des 14 dernières années, j'ai moi-même dû m'astreindre à une grande rectitude intellectuelle pour déterminer ce qui est un fait et ce qui est de la fiction, et c'est pour moi un combat quotidien. Les médias sociaux ne facilitent pas les choses. Je constate que notre société est davantage inspirée par les idéologies politiques, par les déclarations de vedettes du rock à la cervelle grillée et par les visites d'acteurs hollywoodiens, que par l'avis d'experts de domaines particuliers ou par ce que font d'autres administrations.

Je sais que ce n'est pas nouveau, mais je suis très surpris et déçu que cela se produise désormais dans tous les ordres de gouvernement, parce que la gouvernance et la politique sont censées être deux choses différentes. Ce sont deux processus distincts, et ils ne devraient pas être combinés. Si nous ne pouvons pas compter sur nos propres gouvernements pour faire le tri entre les faits et la propagande, alors vers qui d'autre les citoyens peuvent-ils se tourner?



I learned over 15 years ago that what's best for the majority of my constituents isn't always popular. When I made decisions that went against the grain, most understood when the facts were laid out, and overall we described that it was best for the long term.

I can see these types of measures like Bill C-48 and Bill C-69 obstructing —

**The Chair:** Please move back a little bit, because the microphones are so sensitive.

**Mr. Ross:** Sorry about that. I'm just trying to rush through my five minutes.

**The Chair:** Don't rush. You're only at 3:50, so you have a long way to go.

**Mr. Ross:** Is that right? So I've got 15 more minutes?

I can see these types of measures spreading to obstruct other industries, like LNG, which I fully support.

I don't want you to think I'm here advocating for the oil and gas industry, or the mining industry, or the forestry industry. I'm not. I just see this as unfair to Canadian resources and to the Canadian economy, to the delight of our competitors and economic activists. The U.S. is already laughing all the way to the bank, and these kinds of bills will have them rolling in the aisles.

With these types of bills, like Bill C-48 and Bill C-69, in combination with the provincial bills and acts that are created to create more red tape and to stall more projects, we're giving in to politics. We're giving in to propaganda instead of thinking about responsible government, responsible decision-making.

The result has been a bit of a Gong Show, with Alberta, B.C., and Canada in a three-way standoff, and Washington State poking the fire. It doesn't make sense. We cooperate with other countries fully and wholeheartedly, but when it comes to cooperating with provinces and Ottawa, we fight. We fight amongst ourselves. We fight about oil. We fight about wine; of all things, wine. We encourage this with ideologies and political grandstanding and propaganda. If we continue to encourage this infighting based on propaganda and ideology instead of good governance, we will be the next country to fail. Venezuela, which believed in political ideologies, believed in everybody gets to get the best of everything in life, is paying a heavy price now. Their country has collapsed, and they are rich in resources, just like Canada.

Il y a plus de 15 ans de cela, j'ai découvert que le meilleur pour la majorité de mes électeurs n'est pas toujours ce qu'il y a de plus populaire. Chaque fois que j'ai pris des décisions à l'encontre des lieux communs, j'ai fini par être compris de la plupart après une présentation des faits. Tous ont fini par reconnaître que les solutions adoptées représentaient ce qu'il y avait de mieux à long terme.

J'imagine que des mesures comme les projets de loi C-48 et C-69 puissent bloquer...

**Le président :** Veuillez vous reculer un peu, parce que les microphones sont très sensibles.

**M. Ross :** Excusez-moi, j'essaie simplement d'optimiser mes cinq minutes.

**Le président :** Ne vous pressez pas. Vous n'êtes qu'à 3 min. 30 et vous êtes encore loin de la fin.

**M. Ross :** Vraiment? Il me reste donc 15 minutes?

Donc, j'imagine que de telles mesures puissent faire obstacle à d'autres industries, comme LNG, que j'appuie entièrement.

Je ne veux pas que vous pensiez que je suis ici pour défendre l'industrie pétrolière et gazière, l'industrie minière ou l'industrie forestière. Non. Je trouve que ce qui est proposé est injuste pour les ressources canadiennes et pour l'économie canadienne, et cela pour le plus grand ravissement de nos concurrents et des militants économiques. Les États-Unis rient déjà sous cape, et en voyant ce genre de projet de loi, ils vont carrément se tordre de rire.

Avec des textes comme les projets de loi C-48 et C-69, combinés aux lois et aux projets de loi provinciaux adoptés pour alourdir les formalités administratives et retarder les projets, nous cédon à la politique. Nous cédon à la propagande d'envisager les choses sous l'angle d'un gouvernement responsable, d'une prise de décisions responsable.

Tout cela a donné lieu à une situation rocambolesque, soit un affrontement à trois entre l'Alberta, la Colombie-Britannique et Ottawa, avec l'État de Washington qui attisait les flammes. C'est insensé. Nous excellons à collaborer avec d'autres pays, mais quand il s'agit de le faire entre les provinces et Ottawa, nous nous battons entre nous. Nous nous battons au sujet du pétrole. Nous nous battons pour le vin. Imaginez, se battre pour le vin! Nous encourageons tout cela à coup d'idéologies, de démagogie politique et de propagande. Si nous continuons à encourager ces luttes internes fondées sur la propagande et l'idéologie plutôt que sur les règles de saine gouvernance, nous serons le prochain pays à échouer. Le Venezuela, qui a cru dans les idéologies politiques, qui a cru que tout le monde peut tirer le meilleur de tout dans la vie, paie maintenant un lourd tribut. Le pays s'est effondré, bien qu'il soit riche en ressources, tout comme le Canada.

This is not good governance. Good governance is treating everybody equally, including industry, including our resources. This is not how Canada was built, and it's not how we should build it into the future. It's definitely not what we want to leave our descendants, when we think about our kids or our grandchildren, thinking about leaving the province or the country to find a job. Thank you.

**The Chair:** Thank you, Mr. Ross. That was pretty good.

Ms. Ackerman.

**Lori Ackerman, Mayor, City of Fort St. John:** Thank you. Good afternoon. I want to thank the Senate committee for this opportunity to speak on an issue that is vital to the economy of Canada. I also want to acknowledge that we are gathered here on the traditional territory of the Tsimshian First Nations, the Allied Tribes of the Lax Kw'Alaams, and the Nisga'a First Nations.

By way of introduction, my name is Lori Ackerman. I am the mayor of Fort St. John, and I have had the pleasure of living in all four western provinces. Our city has carried the title of Clean Energy B.C.'s Community of the Year, and we are B.C.'s energy capital. We also work with the Federation of Canadian Municipalities in Peru on building sustainable communities, and we have linked our strategic plan with the United Nations sustainable development goals.

In a nutshell, we understand the fragility of communities in the face of national and provincial decisions.

What I want to share with you is a story of our community and how we managed in the face of industrial development on our doorstep outside of our jurisdiction, and that's the B.C. Hydro, Site C hydroelectric dam, the third dam on the Peace River. The other dams had been developed decades prior, and we had no knowledge of the construction and how that would impact a community.

We could have immediately joined the Make the Lake Committee or the Damn the Dam Society, but as policy makers, it's our job to provide an opportunity for a safe environment to listen to those who are going to be impacted, so we took a pragmatic approach. Most residents get up in the morning, and they don't really know who provides their services to them. They just expect the water to be there, the water to leave; they expect the roads to be there; they expect that all levels of government are going to work together well to provide them with health care, education, and public safety. They don't know how we do that, and there are days we don't, either, but it remains our job to listen to our residents.

Ce n'est pas de la bonne gouvernance. Une bonne gouvernance, c'est traiter tout le monde sur un pied d'égalité, y compris l'industrie et le secteur des ressources. Ce n'est pas ainsi que le Canada a été bâti, et ce n'est pas ainsi que nous devrions continuer à le bâtir dans l'avenir. Ce n'est certainement pas ce que nous voulons laisser comme héritage à nos descendants, à nos enfants ou à nos petits-enfants qui pourraient devoir quitter la province ou le pays pour trouver un emploi. Merci.

**Le président :** Merci, monsieur Ross. C'était très bien.

Madame Ackerman.

**Lori Ackerman, mairesse, Ville de Fort St. John :** Merci. Bonjour. Je tiens à remercier le comité sénatorial de me donner l'occasion de parler d'une question vitale pour l'économie du Canada. Je tiens également à souligner que nous sommes réunis ici sur le territoire traditionnel des Premières Nations Tsimshian, des tribus alliées des Lax Kw'alaams et des Premières Nations Nisga'a.

Je me présente : je m'appelle Lori Ackerman. Je suis la mairesse de Fort St. John et j'ai eu le plaisir de vivre dans les quatre provinces de l'Ouest. Notre ville a reçu le titre de collectivité de l'année de Clean Energy B.C. et nous sommes la capitale énergétique de la province. Nous œuvrons également au Pérou, avec la Fédération canadienne des municipalités, pour bâtir des collectivités durables, et nous avons établi un lien entre notre plan stratégique et les objectifs de développement durable des Nations Unies.

Bref, nous comprenons la fragilité des collectivités face aux décisions nationales et provinciales.

Je vais vous raconter l'histoire de notre collectivité et de la façon dont nous nous sommes débrouillés face à l'essor industriel auquel nous avons assisté à notre porte. Je veux parler du barrage hydroélectrique du site C de B.C. Hydro, le troisième barrage de la rivière de la Paix. Les autres barrages avaient été aménagés des décennies plus tôt et nous n'avions aucune idée de ce que représenterait la construction ni des répercussions qu'elle aurait sur une collectivité.

Nous aurions pu nous joindre immédiatement au comité Make the Lake ou à la société Damn the Dam, mais comme les décideurs que nous sommes doivent offrir un environnement sécuritaire à ceux qui seront touchés et doivent les écouter, nous avons adopté une approche pragmatique. La plupart des résidents ignorent qui leur fournit leurs services. Ils s'attendent tout simplement à ce que l'eau coule au robinet, et à ce qu'elle s'écoule. Ils s'attendent à avoir des routes, ils s'attendent à ce que tous les ordres de gouvernement travaillent bien ensemble pour leur assurer soins de santé, éducation et sécurité publique. Ils ne savent pas comment nous nous y prenons, et il y a des jours où nous ne le savons pas non plus, mais il nous incombe d'écouter nos résidents.

The environmental assessment process allowed us to be the voice of our community and the residents to engage and voice their concerns. The job of the Environmental Assessment Office is to make the recommendations on the impacts of each individual project, based on what they have heard and what the real science tells them. With engagement, involvement, and dedication, Fort St. John has managed to show how we could be impacted by that project, outside of our jurisdiction and outside of our sphere of influence as a local government.

Armed with these facts, we negotiated a community measures agreement that works. It's possible, and I would be more than happy to provide your staff with an electronic copy of our community measures agreement and our Peace River agreement with the province.

We have seen projects where proponents are not able to manage those recommendations within the financial framework, and therefore the investment stops. Projects need to be managed on their own merit. I cannot imagine why any sort of moratorium would constrain opportunities, should they be initiated. It's a very slippery slope.

Any community fighting for a share of revenues should understand that the projects have to happen first. We negotiate for jobs and a sustainable community, supported by responsible resource development. In other words, we negotiate for prosperity, not poverty. It is our goal to protect an enhanced sustainable development, to provide a high quality of life for our citizens. We ensure that economic, social, community, and financial impacts of any project are fully mitigated and compensated by government and industry. We promote the value of local workforce content and advocate for investment for our youth in skill development.

This bill unfairly inhibits the opportunity for First Nations communities and non-First Nations communities to understand and develop their communities to become sustainable economies and offer the social programs that improve their quality of life.

I understand you're concerned about safety. I am, too. In Canada, we have some of the strictest safety regulations. There is no recognition of advanced technology and the stricter regulations that have made tanker traffic a highly reliable and increasingly safe way of transporting oil.

Le processus d'évaluation environnementale nous a permis d'être la voix de notre collectivité et de ses résidents dont nous avons retransmis les préoccupations. Le travail du bureau provincial d'évaluation environnementale consiste à formuler des recommandations sur les répercussions de chaque projet à partir des témoignages recueillis et des véritables données scientifiques. La ville de Fort St. John a abouti dans sa démarche parce que nous nous sommes mobilisés, que nous avons été dévoués et que nous avons démontré en quoi ce projet pouvait nous toucher. Pour tout cela, nous avons agi en dehors de notre champ de compétence et de notre sphère d'influence, en tant que gouvernement local.

Grâce aux faits que nous avons recueillis, nous avons pu négocier une entente fonctionnelle relative aux mesures communautaires. Ce genre de chose est possible, et je me ferai un plaisir de fournir à votre personnel des copies électroniques de notre entente relative aux mesures communautaires ainsi que de l'entente de Peace River conclue avec la province.

Il s'est avéré, dans le cas de certains projets, que les promoteurs ne soient pas en mesure de gérer les recommandations dans les limites du cadre financier, si bien qu'ils ont cessé d'investir à un moment donné. Les projets doivent pouvoir être menés sans aide extérieure. Je ne vois pas en quoi un moratoire pourrait limiter les possibilités, si possibilités il y a. C'est une pente très glissante.

Toute collectivité qui lutte pour obtenir une part des retombées économiques doit comprendre qu'il faut commencer par mener les projets à terme. Nous négocions pour avoir des emplois et créer des collectivités durables, sur la base d'un développement responsable des ressources. Autrement dit, nous négocions pour parvenir à la prospérité et non à la pauvreté. Notre objectif est de protéger un développement durable amélioré, d'offrir une qualité de vie supérieure à nos concitoyens. Nous veillons à ce que les répercussions économiques, sociales, communautaires et financières de tout projet soient maîtrisées et à ce que le gouvernement et l'industrie nous dédommagent en cas de problème. Nous faisons la promotion de la valeur du contenu local en matière de la main-d'œuvre et nous préconisons d'investir dans le développement des compétences de nos jeunes.

Ce projet de loi empêche injustement les collectivités de Premières Nations et les collectivités non autochtones de comprendre ce qu'il faut faire pour se développer afin de devenir des économies durables et d'offrir des programmes sociaux visant à améliorer la qualité de vie des résidents.

Je comprends que vous vous préoccupiez de sécurité. Moi aussi. Au Canada, nos règlements en matière de sécurité sont parmi les plus stricts. En revanche, on ne reconnaît pas les progrès technologiques de pointe ni la réglementation en vigueur, qui est plus stricte et grâce à laquelle les pétroliers sont devenus un moyen plus fiable et plus sûr de transporter le pétrole.

Canadians have a right to expect consistent and fair legislation and regulations that are not contradictory, arbitrary, and discriminatory toward one region of Canada.

We can protect all the coastlines of Canada and any threat of impact, while at the same time working to develop sustainable economies for our local communities. From my perspective, Bill C-48 is not the way forward.

Thank you for your time.

**The Chair:** Thank you, Ms. Ackerman. Mr. Philip Germuth, mayor of Kitimat.

**Philip Germuth, Mayor, District of Kitimat:** Thank you for inviting me here today.

I will give a brief history of the District of Kitimat. Kitimat exists only because of industry. It was back in the early 1950s that the Province of B.C. worked with the Aluminum Company of Canada to allow them to create a water reservoir for a hydroelectric facility to power an aluminum smelter.

Years since, we've also had pulp and paper, methanol, and, of course, now Kitimat is the location of the largest private investment in Canadian history with LNG Canada's project.

The people of Kitimat fully realize and appreciate the benefits that happen from industrial development. For a town of just over 8,000 people right now, we have two ice rinks; we have a great recreation facility; our infrastructure, roads, sewer, et cetera, is in generally good condition for a community of our size. Having said that, we are also very supportive of value-added industry, and we strongly promote that. In the whole history of Kitimat, there has only ever been one industry where the community, through a plebiscite, stood together and said, "Thanks, but no thanks." That was for the export of a persistent oil product.

Basically, operating in a global economy, it is natural that industry will seek profit first and foremost. Therefore, it is essential that all levels of government work together to ensure that citizens' best interests are protected. Canada, its provinces, First Nations, and regional and local governments must start collaborating to implement appropriate policies and regulations to guarantee our natural resources are being utilized in an economically and environmentally sustainable manner.

Les Canadiens ont le droit de s'attendre à des lois et à des règlements cohérents et équitables qui ne soient pas contradictoires, arbitraires et discriminatoires à l'égard d'une région ou d'une autre du Canada.

Nous pouvons protéger toutes les côtes du Canada contre toute menace d'impact, tout en œuvrant dans le sens d'un développement économique durable pour nos collectivités locales. À mon avis, le projet de loi C-48 n'est pas une solution d'avenir.

Merci de votre temps.

**Le président :** Merci, madame Ackerman. C'est à M. Philip Germuth, maire de Kitimat.

**Philip Germuth, maire, district de Kitimat :** Merci de m'avoir invité.

Je vais faire un bref historique du district de Kitimat. Kitimat n'existe que grâce à l'industrie. C'est au début des années 1950 que la province de la Colombie-Britannique a travaillé avec Aluminum Company of Canada, Alcan, et lui a permis de créer un réservoir d'eau pour une centrale hydroélectrique destinée à alimenter une aluminerie.

Depuis des années, il y a aussi les pâtes et papiers, le méthanol et, bien sûr, Kitimat est maintenant le lieu du plus important investissement privé de l'histoire canadienne, avec le projet LNG Canada.

Les habitants de Kitimat sont parfaitement conscients des retombées positives du développement industriel. Pour une ville qui compte actuellement un peu plus de 8 000 habitants, nous avons deux patinoires, un excellent centre récréatif, des infrastructures, comme les routes et les égouts, et cetera, qui sont généralement en bon état pour une collectivité de notre taille. Cela dit, nous sommes également très favorables à l'industrie à valeur ajoutée, et nous en faisons d'ailleurs la promotion. Dans toute l'histoire de Kitimat, il n'est arrivé qu'une seule fois où la collectivité ait déclaré à une industrie, par voie de plébiscite : « Non, merci. Allez voir ailleurs. » C'était pour l'exportation d'un produit pétrolier persistant.

Dans une économie mondialisée, il est naturel que l'industrie cherche d'abord et avant tout à réaliser des profits. Par conséquent, il est essentiel que tous les ordres de gouvernement travaillent ensemble pour veiller à ce que les intérêts des citoyens soient protégés. Le Canada, ses provinces, ses Premières Nations et ses administrations régionales et locales doivent commencer à collaborer à la mise en œuvre de politiques et de règlements appropriés pour garantir que nos ressources naturelles soient utilisées de façon durable sur les plans économique et environnemental.

Kitimat's slogan is "A Marvel of Nature and Industry." This motto recognizes our past and present assets of pristine natural environments and world-class industrial operations. This motto also reflects our present stance on economic development.

Kitimat is in favour of value-added industrial development, as long as the development does not pose a significant threat to our natural environments. It only makes sense to add value to Canada's natural resources before exporting them to foreign markets. It is in the best interests of all Canadians.

Value-added industrial development helps bolster our economy at the same time as reducing risk to our environment. It is a win-win. Thank you.

**The Chair:** So are you supporting C-48 or are you opposed to it?

**Mr. Germuth:** We're not opposed to it, let's put it that way.

**The Chair:** You're not opposed to it?

**Mr. Germuth:** We are not opposed to Bill C-48.

**The Chair:** But you're not supporting it?

**Mr. Germuth:** We did write a letter in support of it, yes.

**The Chair:** All right, just so I'm clear.

**Senator Simons:** Thank you. I have many questions, and I'm going to sneak in two quickly, completely unrelated.

Mr. Bumstead, when you're talking about the condensate that's in your natural gas reserves, did you want to be able to pipe that to market for sale, or do you want to mix it with bitumen and sell it as dilbit dilutant?

Then I wanted to ask Mr. Ross, we understand you are a former chief of the Haisla Nation. We've heard from many people from the Haisla community who are vehemently opposed to C-48, and I wondered how you respond to their concerns.

**Mr. Bumstead:** The condensate is the final product in the chain of the hydrocarbons, and when the gas is produced, the condensate comes. Condensate is the dilutant. Condensate is the product that you use for the bitumen, and the only way they can ship it by pipeline or mix it is to combine it.

That's the value that condensate brings to the marketplace. A few months ago, the price of a barrel of oil was \$50, and a condensate barrel was \$70. It's that valuable, and so it goes now to Alberta to be mixed with it.

La devise de Kitimat est « A Marvel of Nature and Industry », soit « Merveille de la nature et de l'industrie ». Cette devise reconnaît nos atouts passés et présents en matière d'environnement naturel vierge et d'opérations industrielles de calibre mondial. Cette devise reflète également notre position actuelle relativement au développement économique.

Kitimat est en faveur du développement industriel à valeur ajoutée, dans la mesure où celui-ci ne représente pas une menace importante pour nos milieux naturels. Il est simplement logique d'ajouter de la valeur aux ressources naturelles du Canada avant de les exporter sur les marchés étrangers. C'est dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Le développement industriel à valeur ajoutée contribue à stimuler notre économie tout en réduisant les risques pour notre environnement. Tout le monde y gagne. Merci.

**Le président :** Alors, appuyez-vous le projet de loi C-48 ou vous y opposez-vous?

**M. Germuth :** Disons que nous ne nous y opposons pas.

**Le président :** Vous n'y êtes pas opposés?

**M. Germuth :** Nous ne sommes pas contre le projet de loi C-48.

**Le président :** Mais vous ne l'appuyez pas.

**M. Germuth :** Nous avons écrit une lettre pour l'appuyer.

**Le président :** D'accord, je voulais juste que ce soit clair.

**La sénatrice Simons :** Merci. J'ai beaucoup de questions, et je vais en poser deux rapidement qui n'ont aucun lien entre elles.

Monsieur Bumstead, à propos du condensat qui se trouve dans les réserves de gaz naturel, vouliez-vous pouvoir le transporter pour le vendre tel quel ou le mélanger avec du bitume et le vendre comme dilbit?

Mon autre question s'adresse à M. Ross : nous croyons savoir que vous avez été chef de la Nation Haisla. Nous avons entendu de nombreuses personnes de la communauté Haisla qui s'opposent avec véhémence au projet de loi C-48, et je me demande comment vous répondez à leurs préoccupations.

**M. Bumstead :** Le condensat, qui est le produit final dans la chaîne des hydrocarbures, remonte quand on extrait le gaz. Le condensat est un diluant. C'est le produit qu'on mélange au bitume pour l'expédier par pipeline. C'est la seule façon. Il faut le mélanger, le combiner au bitume.

Elle est là, la valeur que le condensat apporte au marché. Il y a quelques mois, le baril de pétrole se vendait 50 \$ et celui de condensat, 70 \$. Ce produit est à ce point valorisé. Il est maintenant envoyé en Alberta pour être combiné.

It's a hugely valuable asset, and it is part of the process of the hydraulic fracturing of the shale gas. The gas comes; so do these liquids.

**Mr. Ross:** I was the chief councillor for the Haisla during the Enbridge days. Previous to that I was on council, as an elected councillor. In 2004, the Haida court case came out, and the duty to consult and accommodate. However, for three or four years, industry and governments actually just continued on the same road map that had gotten them to the courts in the first place. It took quite a few years for industry and government to understand that the rules had changed.

Enbridge is one good example. They continuously made huge mistakes. Originally, the process was about recognizing rights and titles. Nobody recognized that, and they paid the price. LNG came in and did the opposite of what Enbridge had done.

Even the Coastal First Nations, and I'm sure you heard from them, made a statement in the *Globe and Mail* that said, if they could just go back and start the clock over again, they are sure that they could get a better outcome. By the time the company and Canada had woken up and realized they had to change their approach, it was too late. We were already in court.

If they had taken the approach that LNG had done, that forestry had done, that the mining community had done, who knows? It could have been a different approach.

Right now, we don't have that problem. Government, B.C., industry, they all have a different approach, and they're all following the road map that LNG actually created.

**Senator Simons:** Do you think the federal government has met its duty to consult in the drafting of C-48?

**Mr. Ross:** I doubt it. It's hard to say, because it's hard to get hold of records that show what the consultation process was made up of. You have to go over things like: how many times did they meet, how many emails were sent, how many letters were sent, did you talk about it over the phone.

If there was an extensive list of how often and how meaningful consultation was, then you could decide. Unfortunately the only place that can happen right now is in the courts.

**Senator Patterson:** Thank you all.

Mr. Ross, I believe you expressed some support for the B.C. Oil and Gas Commission, its regulatory excellence.

C'est un produit extrêmement apprécié, qui fait partie du processus de fracturation hydraulique du gaz de schiste. Le gaz remonte et les autres liquides avec.

**M. Ross :** J'étais conseiller en chef des Haisla à l'époque d'Enbridge. Auparavant, j'avais été membre élu du conseil. En 2004, l'affaire Haïda a été portée devant les tribunaux, et l'obligation de consulter et de prendre des mesures d'adaptation a été imposée par la suite. Cependant, pendant trois ou quatre ans, l'industrie et les gouvernements ont continué de suivre la même feuille de route qui les avait amenés devant les tribunaux. Il a fallu plusieurs années à l'industrie et au gouvernement pour comprendre que les règles avaient changé.

Enbridge est un bon exemple. L'entreprise a régulièrement commis d'énormes erreurs. À l'origine, le processus visait à reconnaître les droits et les titres. Personne ne l'a fait et la compagnie en a payé le prix. LNG est arrivée et a fait le contraire de ce qu'Enbridge avait fait.

Même les Premières Nations de la côte, et je suis sûr que vous avez entendu leurs témoignages, ont fait une déclaration dans le *Globe and Mail* qui disant que, si elles pouvaient tout recommencer à zéro, elles seraient certaines d'obtenir de meilleurs résultats. Quand la compagnie et Ottawa se sont réveillés et ont compris qu'il fallait changer d'approche, il était trop tard. Nous étions déjà devant les tribunaux.

S'ils avaient adopté l'approche de LNG, du secteur forestier et du secteur minier, qui sait ce que ça aurait donné? Bref, l'approche aurait pu être différente.

À l'heure actuelle, nous n'avons pas ce problème. Le gouvernement, la Colombie-Britannique et l'industrie suivent tous une approche différente et appliquent la feuille de route créée par LNG.

**La sénatrice Simons :** Pensez-vous que le gouvernement fédéral a respecté son obligation de consulter à l'occasion de la rédaction du projet de loi C-48?

**M. Ross :** J'en doute. C'est difficile à dire, parce qu'il est difficile de mettre la main sur des documents expliquant le processus de consultation. Il faut se demander combien de rencontres il y a eu, combien de courriels ont été envoyés, combien de lettres ont été expédiées, et s'il y a eu des échanges par téléphone.

S'il y avait une liste exhaustive de la fréquence et de la portée des consultations, alors on saurait. Malheureusement, le seul endroit où cela peut se produire maintenant, c'est devant les tribunaux.

**Le sénateur Patterson :** Merci à tous.

Monsieur Ross, je crois que vous avez exprimé un certain soutien envers la B.C. Oil and Gas Commission, pour son excellence en matière de réglementation.

Bill C-48 would, in effect, ban the export of a certain commodity, heavy oil, and exclude it from the regulatory process. In that sense, would you agree that Bill C-48 actually undermines our regulatory process that's in place and working well? These projects would need to undergo rigorous environmental scrutiny, probably at both the federal and provincial levels if they were to succeed. Is that another problem with Bill C-48?

**Mr. Ross:** I deal with bills at the provincial level; that's my job, and even I have a tough time with it. I can't understand how you relate this to the average citizen. This is part of the problem, legislatures and legislators themselves trying to describe what it is and what the outcome is going to be.

I don't think anybody who really supports or opposes this kind of bill actually understands what the long-term impact is going to be. I did not say anything about the B.C. Oil and Gas Commission, but they were foreign to our territory previous to LNG. I had to travel up to Mayor Bumstead's territory, Mayor Ackerman's territory, to see fracking for myself. I had to go see the offices of the B.C. Oil and Gas Commission, and I had to read about what they were doing and how they were doing it. I came back to my people and told them there was actually a pretty good regulatory framework in place. They're actually doing pretty good up there.

When they came to our territory, they were kind of welcomed with open arms, even when they came onto our reserve where another LNG plant was being proposed. They even hired an LNG-B.C. Oil and Gas liaison to work between the people and the B.C. Oil and Gas Commission. So I thought the regulatory framework was okay the way it is. Maybe it needs tweaking in certain areas, but it's such a complicated picture, I don't think even people like myself, as an MLA, can understand and explain it fully to citizens.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you. This is a question for Ms. Ackerman and Mr. Ross. I will put to you an argument that we have heard over and over, which is that, while your city or people upstream will benefit from pipelines or different projects, the people who will bear the brunt of the risk are the coastal nations. If there's a spill, Fort St. John won't be affected, but they will be.

I know that the risk of a spill with a supertanker is less than it was during the *Exxon Valdez* spill, but there is still a risk. I'd like you to answer this argument, which is some people make the money and others bear the risks.

En fait, le projet de loi C-48 interdirait l'exportation d'un certain produit, le pétrole lourd, et l'exclurait du processus réglementaire. Cela étant, diriez-vous que le projet de loi C-48 vient saper notre processus de réglementation actuel qui fonctionne bien? Pour aboutir, ces projets devraient faire l'objet d'un examen environnemental rigoureux, probablement aux niveaux fédéral et provincial. Est-ce un autre problème du projet de loi C-48?

**M. Ross :** Je m'occupe des projets de loi au niveau provincial; c'est mon travail, et même moi, j'ai de la difficulté avec cela. Je ne comprends pas comment vous pouvez ramener ce genre de texte au niveau du citoyen moyen. Voilà une partie du problème : les assemblées législatives et les législateurs essaient de décrire ce qu'il en est et ce que doivent donner de telles mesures.

Je ne pense pas que quiconque appuyant ce genre de projet de loi ou s'y opposant parvienne à en comprendre toutes les répercussions à long terme. Je n'ai rien dit au sujet de la B.C. Oil and Gas Commission, mais elle ne connaissait rien de notre territoire avant LNG. J'ai dû me rendre dans les municipalités du maire Bumstead et de la mairesse Ackerman pour voir de mes yeux ce qu'était la fracturation. J'ai dû me rendre dans les bureaux de la B.C. Oil and Gas Commission pour prendre connaissance de ce qu'elle fait et de la manière dont elle procède. Je suis revenu voir mes gens pour leur dire que, selon moi, le cadre réglementaire en place était relativement valable, que les gens de la Commission se débrouillaient plutôt bien.

Quand les employés de la Commission se sont présentés chez nous, ils ont été accueillis à bras ouverts, même dans notre réserve où il était proposé d'implanter une autre usine de gaz naturel liquéfié. Ils ont même engagé quelqu'un pour faire la liaison entre LNG-B.C. Oil and Gas Commission et la population. J'estimais donc que le cadre réglementaire était acceptable dans sa forme. On pourrait, certes, toujours le peaufiner pour certains aspects, mais on touche à quelque chose de tellement complexe que même des gens comme moi, des députés provinciaux, risquent de ne pas être en moyen de comprendre et d'expliquer vraiment ce dont il retourne.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Merci. Ma question s'adresse à Mme Ackerman et à M. Ross. Elle concerne un argument que nous avons entendu à maintes reprises, à savoir que, même si les résidents de votre ville ou les gens plus en amont profitent des pipelines ou de différents projets, ce sont finalement les nations côtières qui assumeront l'essentiel du risque. En cas de déversement, Fort St. John ne sera pas touchée, mais les populations côtières oui.

Je sais qu'avec les superpétroliers, le risque d'un déversement est plus faible que ce qu'il était à l'époque de la catastrophe de l'*Exxon Valdez*, mais il y a quand même un risque. J'aimerais vous entendre sur cet argument voulant que certaines personnes font de l'argent et que d'autres assument les risques.

**Ms. Ackerman:** Thank you for that question about risk. The reality is that, when we put our feet on the floor in the morning, we start taking risks. We do have world-class regulators in this nation, and in this province in particular, and I believe that Canada has done an exceptional job of ensuring that the technology is there.

The tankers that are going from Alaska down to Washington State through the Strait of Juan de Fuca and the supply vessels taking petroleum products from Vancouver to Vancouver Island are more of a risk than the tanker traffic that is regulated by Transport Canada. As to the argument about risk, for me, I don't see that.

The reality is, if there is a risk, the industry could very well be impacted financially, and that will be a risk to all of us.

What I'm trying to say is that communities need to understand the industry. They need to engage up front, through the environmental assessment process. They need their voices heard, and the recommendations that come from that environmental assessment process. The company then has to put those in place in order to be a successful proponent. Each area is different; each community along the coast faces different impacts. You could have a sheltered bay that the tankers go in and out of to get to open ocean, or they may have a lot of islands. That's where the local community, the local knowledge, needs to be heard.

**Mr. Ross:** I heard this argument with LNG. It was the same argument, and the answer was inclusion. How do we get these First Nations involved — not only with the obvious, which is spill response. Everybody wants to be a part of spill response, but even that is regulated and you have to be qualified to actually engage in that kind of activity.

What my point was, and I actually proposed this to Canada during the LNG days, was don't just include First Nations in the after-effect but also include them in the monitoring. There is off-the-shelf technology that we can buy, the software and hardware, that can put the First Nations in a position where they can monitor tanker traffic. Let's face it, the risk is already there. It's been there for 60 or 100 years. Gill netters, seine boats, ferries, they've all been sinking on our B.C. coast for the last hundred years, and those vessels are still leaking diesel and oils into our environment. We can't do anything about it.

**Mme Ackerman :** Je vous remercie pour cette question sur le risque. En réalité, dès qu'on pose un pied par terre le matin, on commence à prendre des risques. Au Canada, nous avons des organismes de réglementation de calibre mondial, et dans cette province en particulier, je dirais que le Canada a fait un travail exceptionnel pour veiller à ce que nous disposions de la technologie voulue.

Les pétroliers qui vont de l'Alaska à l'État de Washington en passant par le détroit de Juan de Fuca, et les navires de ravitaillement qui transportent des produits pétroliers de Vancouver à l'île de Vancouver présentent plus de risques que le trafic de pétroliers réglementé par Transports Canada. Pour ce qui est de l'argument sur le risque, je ne vois pas les choses ainsi.

En réalité, le risque est que l'industrie pourrait très bien être touchée financièrement, et tout le monde alors en subirait les conséquences.

Je veux dire par là que les collectivités doivent comprendre le rôle de l'industrie. Elles doivent s'engager auprès d'elle dès le départ, dans le cadre du processus d'évaluation environnementale. Elles ont besoin qu'on les entende et qu'on tienne compte des recommandations découlant du processus d'évaluation environnementale. L'industrie doit ensuite mettre ces recommandations en place pour prétendre remporter le marché. Chaque région est différente; chaque collectivité le long de la côte subit des répercussions différentes. Vous pouvez avoir une baie abritée dans laquelle évoluent les pétroliers à l'arrivée, puis au départ vers la haute mer, ou tout un réseau d'îles. C'est sur ces aspects que les collectivités locales doivent être écoutées, que l'on doit tenir compte des connaissances locales.

**M. Ross :** J'ai entendu cet argument au sujet de LNG. C'était le même argument, et la réponse a été de miser sur l'inclusion des parties prenantes. Comment faire participer les Premières Nations, et pas seulement à propos de ce qui est évident, c'est-à-dire de l'intervention en cas de déversement. Tout le monde veut participer aux interventions en cas de déversement, mais même cet aspect est réglementé et il faut être qualifié pour pouvoir participer.

Je veux dire en fait que j'ai moi-même proposé à Ottawa, à l'époque du projet LNG, d'inclure les Premières Nations non seulement dans les interventions après coup, mais aussi dans les activités de surveillance. Par exemple, il serait possible d'acheter un ensemble matériel-logiciel en vente libre grâce auquel les Premières Nations pourraient surveiller la circulation de pétroliers. Soyons réalistes, le risque existe déjà. Il existe depuis 60 ou 100 ans. Depuis un siècle déjà, des bateaux de pêche à filets maillants, des senneurs et des traversiers coulent occasionnellement au large des côtes de la Colombie-Britannique, et ces types de bâtiments continuent de déverser du diesel et des hydrocarbures dans notre environnement. Nous ne pouvons rien y faire.



**Senator Miville-Dechêne:** There will be more risk with tankers.

**Mr. Ross:** There's going to be more, so mitigate it. Get the First Nations included, not only in cleaning up spills but also in monitoring. The technology is there, and it provides an opportunity not only for employment but for communities in our own right to monitor tanker traffic, the AIS technology. It's there.

The good thing about this is that the First Nations can participate with no liability and responsibility, and they can work in cooperation with Transport Canada and the Coast Guard. It's a good win-win in terms of partnership, and it can close that gap between Ottawa and the First Nations communities on the coast. There are a lot of different ways to include people in the shipping on the West Coast, not just for oil tankers, but LNG and anybody else who has AIS technology on their vessel.

**Senator MacDonald:** Thank you all for being here. Ms. Ackerman and Mr. Ross, I'm interested to hear your comments on risk. The senator just mentioned increased risk.

Nova Scotia, has 100 million metric tonnes of petroleum going through the Cabot Strait every year to feed refineries in Quebec. We take all the risk; we get no benefit. Quebec gets the benefit. They also take risks, but we take risks without benefit. As you say, you walk out the door in the morning, you have to deal with risk.

We keep hearing about the Great Bear Rainforest, which, of course, is an artificial name created by an activist from Vancouver who happened to pick it up in San Francisco. I spoke to some of the Natives from the area who said, "We never called it the Great Bear Rainforest." I said, "What did you call it?" They said, "We called it the woods." In Cape Breton it is the same, we call it "the woods." When it comes to those who say that tankers should not be able to transit the waters near the Great Bear Rainforest, what's your response to them? What's the correlation between the Great Bear Rain Forest and tankers in the water, if any?

**Mr. Ross:** My band was part of the organization that actually put that all together, the Coastal First Nations, and a small portion of our territory was within that protected land. At the time, we just saw it as being good for the majority of the First Nations that live in that area. They wanted to protect it. It wasn't protected, by the way. Logging still goes on there. There are still exploring activities for other ventures. So it wasn't fully protected.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Il y aura plus de risques avec les pétroliers.

**M. Ross :** Il y en aura d'autres, alors il faut les atténuer. Faire participer les Premières Nations non seulement au nettoyage des déversements, mais aussi à la surveillance. La technologie existe. Elle est synonyme de débouchés d'emplois, mais aussi de possibilités pour les collectivités qui seraient en mesure de surveiller le trafic de pétroliers. Elle existe.

L'avantage d'une telle technologie, c'est qu'elle permettrait aux Premières Nations de participer sans avoir à assumer une quelconque responsabilité, et de travailler en collaboration avec Transports Canada et la Garde côtière. Ce serait un partenariat gagnant-gagnant, susceptible de rapprocher Ottawa et les communautés des Premières Nations de la côte. Il existe toutes sortes de manières d'inclure les gens dans la surveillance du trafic maritime le long de la côte Ouest, pas seulement des pétroliers, mais de tous les navires de LNG et d'autres qui sont équipés de la technologie d'AIS.

**Le sénateur MacDonald :** Merci à tous pour votre présence. Madame Ackerman et monsieur Ross, j'ai écouté avec intérêt ce que vous avez dit au sujet du risque. La sénatrice qui m'a précédé vient de parler d'un risque accru.

En Nouvelle-Écosse, 100 millions de tonnes métriques de pétrole transitent par le détroit de Cabot chaque année pour alimenter les raffineries du Québec. Nous en assumons tous les risques, mais nous n'en tirons aucun avantage. Le Québec, lui, en bénéficie. Certes, il prend aussi des risques, mais nous, nous en prenons sans en tirer d'avantages. Comme vous le disiez, dès qu'on pose un pied par terre le matin, on prend des risques.

On nous parle régulièrement de la forêt pluviale Great Bear. Évidemment, ce nom sort tout droit de l'imagination d'une militante écologiste de Vancouver, tandis qu'elle était à San Francisco. J'ai parlé avec des Autochtones de la région qui m'ont dit n'avoir jamais appelé cela la forêt pluviale Great Bear. En réponse à ma question de savoir comment ils l'appelaient, ils m'ont dit, « le bois ». Au Cap-Breton, c'est la même chose, nous parlons du bois. Que répondez-vous à ceux qui disent que les pétroliers ne devraient pas pouvoir naviguer dans les eaux à proximité de la forêt pluviale Great Bear? Quel lien éventuel voyez-vous entre cette forêt pluviale et le trafic de pétroliers au large?

**M. Ross :** Ma bande faisait partie de l'organisation des Premières Nations côtières qui a travaillé sur ce dossier, d'autant qu'une petite partie de notre territoire se trouve sur ce territoire protégé. À l'époque, nous pensions qu'il était bon, pour la majorité des Premières Nations vivant dans cette région, de protéger ce secteur. C'est ce que voulaient les gens. Soit dit en passant, ce territoire n'a jamais vraiment été protégé. Aujourd'hui encore, on y pratique l'exploitation forestière. On y mène aussi d'autres types d'activités d'exploration. Donc, la protection n'a jamais été totale.

What we thought as a band was, “Look, out of sight, out of mind. As long as it doesn’t affect what we’re doing, and it’s such a small sliver of our territory that’s going to be impacted.” This comes to what I mentioned before: When we’re talking about this kind of activity, this kind of bill that actually affects other industries and is based on propaganda, not facts, it’s going to start to spill over.

A few months ago I saw a proposal, that all the land surrounding the Great Bear Rainforest should be labelled protected as the Great Bear Waterway, whatever that means. It so happens that what they’re proposing is right in the middle of LNG shipping lanes. Now, that’s not a coincidence. We are seeing this. We’re talking about activists who are actually funded by United States money coming in, and they’re proposing all these different mechanisms that are entirely legit within the B.C. framework, or the Canadian framework, but it’s with a purpose. It’s to shut down our resources from getting to Asia.

I mean, it’s obvious. You don’t see them doing it in Texas. If you did this in Texas, said, “Okay, all oil and LNG coming from Texas is going to be shut down, but the rest of you on the eastern seaboard will be allowed to continue exporting, and, by the way, the west coast of the United States, you can continue exporting.” you’d be hung. They would run you out on a rail — not an oil rail, by the way.

This is only happening in Canada. We’re only fighting internally amongst ourselves, and we’re allowing all of these other interests to dictate. This is why I say that there’s a difference between politicking and governance. In governance, we have to think about Canada as a whole. We have to think about the provinces. We have to think about the people. We have to sift through and push aside the ideologies, and we have to sift the propaganda.

So that was my opinion on it. I supported the Great Bear Rainforest because it didn’t impact me, but then it started to spread, and it had an obvious objective: shut down exports to Asia.

**Senator MacDonald:** Coming out here, you see that we have a great country, a big country. When you get to northern B.C., it’s a big country; a lot of isolated communities separated by a lot of land, and everybody fighting to get some prosperity.

How would the Eagle Spirit proposal, which I have to say I find to be an attractive proposal for many reasons, impact your communities geographically, physically, or economically? Would it have any impact on your individual communities?

Notre groupe s’était dit : « Loin des yeux, loin du cœur. Pas de problème, tant que nos activités ne seront pas perturbées, et puis cela ne concerne qu’une toute petite partie de notre territoire. » Pour revenir à ce que j’ai dit plus tôt, s’agissant de ce genre d’activité, de ce genre de projet de loi qui touche d’autres industries et qui est fondé sur la propagande et non sur des faits, ça va finir par déborder.

Il y a quelques mois, j’ai vu passer une proposition voulant que toutes les terres entourant la forêt pluviale Great Bear soient désignées comme faisant partie de la « voie navigable Great Bear » protégée, pour autant que cela veuille dire quelque chose. Or, il se trouve que la zone visée est en plein milieu des voies de passage des navires de LNG. Ce n’est pas une coïncidence. C’est ce que nous constatons. Tout cela nous vient de militants qui sont en fait financés par les États-Unis et qui proposent différents mécanismes tout à fait légitimes en vertu du cadre réglementaire de la Colombie-Britannique, ou du cadre canadien. Ils ont un but précis : empêcher que nos ressources parviennent en Asie.

C’est d’ailleurs évident. On ne voit pas ça au Texas. Si quelqu’un faisait cela au Texas, si quelqu’un disait : « D’accord, nous allons bloquer tous les approvisionnements en pétrole et en gaz naturel liquéfié en provenance du Texas, mais sur la côte Est, les exportations pourront se poursuivre et, soit dit en passant, sur la côte Ouest des États-Unis, il sera aussi possible de continuer à exporter... », eh bien, ce quelqu’un finirait au bout d’une corde. On l’attacherait sur des rails, et pas sur ceux d’une voie de chemin de fer servant au transport du pétrole, soit dit en passant.

Cela ne se produit qu’au Canada. Nous ne nous battons qu’entre nous, et nous laissons tous ces autres intérêts nous imposer leur diktat. C’est pourquoi je dis qu’il y a une différence entre la politique et la gouvernance. En matière de gouvernance, il faut penser à l’ensemble du Canada. Il faut penser aux provinces. Nous devons penser aux gens. Nous devons faire le tri et mettre de côté les idéologies, et la propagande.

C’était donc mon opinion à ce sujet. J’ai appuyé la forêt pluviale du Grand Ours parce que c’était sans conséquence pour moi, mais les répercussions ont commencé à se ramifier, et l’objectif était évident : fermer les exportations vers l’Asie.

**Le sénateur MacDonald :** Quand on vient ici, on voit que nous avons un grand pays, un vaste pays. Dans le Nord de la Colombie-Britannique, c’est un vaste pays; beaucoup de collectivités isolées, séparées par beaucoup de terres, et tout le monde se bat pour obtenir une certaine prospérité.

Comment le projet d’Eagle Spirit, que j’avoue trouver intéressant pour de nombreuses raisons, influencerait-il sur vos collectivités sur le plan géographique, physique ou économique? Cela aurait-il une incidence sur chacune d’elles?

**Mr. Bumstead:** As Mayor Ackerman talked about, we have a community-built quality of life; health, happiness, and economic opportunities. People come to our communities for a job, a career, or a business opportunity. It's created by the resource sector.

Anytime we have an opportunity that creates access to the global markets — and that's how world class the resources are — we're on it because it will create economic benefit to our community, our region, our province, our country. They're that prolific; they're that big; they're that immense in terms of what's available to us.

Direct jobs, sometimes, are minimal, but indirectly there may be spin-offs to our community. That was, I guess, my point about the age of the ultra-liquid. It's a world-class resource, and it is going to create a long-term economic benefit for — and I use these terms deliberately — our community, our region, our province, our country. They're that significant.

The Eagle Spirit proposal will have a benefit.

**Mr. Ross:** It doesn't affect my community directly, but indirectly it does. I understand why they're doing it. If you want a good example of what this type of initiative can do for Aboriginal people, you have to look at the question of unemployment, the incredible number of our children being in government care, the incredible number of our people who are in jail, and the incredible number of our people who are committing suicide. We are starting to see that problem go away in Kitimat, and it's not through a government program. It's not through counselling programs, which have all failed in the last 30 years. It's because the council opened the door with an open mind to resource development, and we were included.

So now these younger generations are actually going out and getting jobs, and they're doing things that the rest of us take for granted. They're getting mortgages. They're buying trucks and cars. They're going on vacation. They have no need to actually engage in all the social behaviours that we did in my generation and the generation before us.

This is not a program. In fact, when I was a chief councillor, my goal was to say no to Ottawa funding. I didn't want it, because that's the only hold that the Indian Act had over my band. The door is wide open now to First Nations who are waking up and are understanding that their opinions are evolving; very fast, mind you, ever since 2004. So now the door is open to proposals like Eagle Spirit, and it's only because they're included at all levels; spill response, monitoring, the economy, the regulations. They're included, and they feel better about it, and their people are the beneficiaries.

**M. Bumstead :** Comme l'a dit Mme Ackerman, nous avons une qualité de vie communautaire; la santé, le bonheur et les possibilités économiques. Les gens viennent dans nos collectivités pour y trouver un emploi, une carrière ou une occasion d'affaires. C'est le secteur des ressources qui crée ces possibilités.

Chaque fois qu'un projet permet d'avoir accès aux marchés mondiaux — ces ressources sont de calibre mondial —, nous sommes pour, parce que cela créera des avantages économiques pour notre collectivité, notre région, notre province, notre pays. Les avantages qui s'offrent à nous sont très abondants, très grands, vraiment immenses.

Les emplois directs sont parfois minimes, mais indirectement, il peut y avoir des retombées dans notre communauté. C'est ce que je voulais dire au sujet de l'âge de l'ultra-liquide. C'est une ressource de classe mondiale, et elle va créer un avantage économique à long terme pour — et je pèse mes mots — notre collectivité, notre région, notre province, notre pays. Voilà son importance.

Le projet d'Eagle Spirit nous apportera des avantages.

**M. Ross :** Cela touche ma communauté non pas directement, mais indirectement. Je comprends pourquoi on le fait. Si vous voulez un bon exemple de ce que ce genre d'initiative peut faire pour les Autochtones, vous devez examiner la question du chômage, le nombre incroyable d'enfants pris en charge par le gouvernement, le nombre incroyable de personnes incarcérées et le nombre incroyable de personnes qui se suicident. Nous commençons à voir ce problème disparaître à Kitimat, et ce n'est pas grâce à un programme gouvernemental. Ce n'est pas grâce aux programmes de counselling, qui ont tous échoué au cours des 30 dernières années. C'est parce que le conseil a ouvert la porte à l'exploitation des ressources, et que nous y avons participé.

Aujourd'hui, les jeunes vont chercher du travail, et ils font des choses que le reste d'entre nous considère simplement comme un dû. Ils obtiennent des prêts hypothécaires. Ils achètent des camions et des voitures. Ils partent en vacances. Ils n'ont pas besoin d'adopter tous les comportements sociaux qui étaient ceux de ma génération et de la précédente.

Ce n'est pas un programme. En fait, lorsque j'étais conseiller en chef, mon objectif était de dire non au financement d'Ottawa. Je n'en voulais pas, parce que c'était la seule emprise de la Loi sur les Indiens sur ma bande. La porte est maintenant grande ouverte aux Premières Nations qui se réveillent et qui comprennent que leurs opinions évoluent; très vite, remarquez, depuis 2004. La porte est maintenant ouverte à des propositions comme celle d'Eagle Spirit, et c'est seulement parce que les Premières Nations participent à tous les niveaux, que ce soit l'intervention en cas de déversement, la surveillance, l'économie ou la réglementation. Elles participent au projet, elles le voient d'un meilleur œil, et leur population en bénéficie.

**Senator Dasko:** Thank you, everybody, for coming and for your presentations.

My question is to Mayor Germuth. You said you used a referendum. I wasn't sure which project that was on; I'm not sure if that was the Enbridge or the LNG project, so maybe you could clarify that. Tell me how you got to the idea that you wanted to use a referendum in the decision-making process. Tell me if you are contemplating or have done this on Bill C-48. Also, I trust you've done a better job than the Brits in dealing with referendums.

**Mr. Germuth:** Thank you for the question. Just to clarify, it wasn't a referendum, it was a plebiscite. A plebiscite is basically non-binding.

We had concerns and questions from the community. The council really wanted to basically poll the community to see where the support was for the Northern Gateway Enbridge project. The District of Kitimat had already, at that time, taken the position that we would support value added resources. We currently have two value-added megaprojects, refineries, for our area; there's Kitimat Clean Refinery and Pacific Futures Energy.

When we talk about providing jobs for our children for the future, wanting to pay for health care, education, et cetera; we honestly can't see why we would ship out a product unrefined. We're basically giving it away and, as someone said, we're taking all the risk with very little benefit.

So it was for the Northern Gateway Enbridge project. It came out that 58 per cent of the community was against the project. As I mentioned earlier, for a community that was built by industry and only exists because of industry, and all the benefits that we have from industry, it really was quite something. You had a majority of the community coming out and saying, "We realize all the benefits from industry, we support industry, but on this one, sorry, we're going to say no thanks, because we are not willing to take that risk for that little benefit."

As for the Eagle Spirit proposal, that's not in our neighbourhood, so it doesn't directly affect us. We have the view that we don't like other people, communities, trying to tell us what we should or shouldn't do in our backyard. Therefore, as a general rule we don't comment on anybody else doing what they want to do in their backyard.

**Senator Dasko:** Are you going to use referendums on Bill C-48, for example?

**La sénatrice Dasko :** Merci à tous de votre présence et de vos exposés.

Ma question s'adresse au maire Germuth. Vous avez dit avoir eu recours à un référendum. Je n'ai pas vraiment saisi sur quel projet il portait; je ne sais pas s'il s'agissait du projet d'Enbridge ou du projet de GNL, alors peut-être pourriez-vous clarifier cela. Dites-moi comment vous en êtes arrivé à l'idée d'inclure un référendum dans le processus décisionnel. Dites-moi si vous envisagez de le faire ou si vous l'avez fait à propos du projet de loi C-48. De plus, j'espère que vous avez mieux organisé votre référendum que les Britanniques.

**M. Germuth :** Je vous remercie de votre question. Je tiens à préciser qu'il ne s'agissait pas d'un référendum, mais d'un plébiscite. Un plébiscite est essentiellement non contraignant.

La collectivité nous a fait part de ses préoccupations et de ses questions. Le conseil voulait vraiment faire un sondage auprès de la population pour savoir si elle appuyait le projet de Northern Gateway Enbridge. À l'époque, le district de Kitimat avait déjà pris position en faveur de projets de ressources à valeur ajoutée. Nous avons actuellement deux mégaprojets à valeur ajoutée, des raffineries, pour notre région. Ce sont ceux de Kitimat Clean Refinery et de Pacific Futures Energy.

Lorsque nous parlons de fournir des emplois à nos enfants pour l'avenir, de financer les soins de santé, l'éducation, et le reste; nous ne voyons vraiment pas pourquoi nous expédierions un produit non raffiné. Nous le vendons pour trois fois rien et, comme quelqu'un l'a dit, nous prenons tous les risques avec très peu d'avantages.

C'était donc pour le projet de Northern Gateway Enbridge. Cela a eu comme résultat que 58 p. 100 de la population s'opposait au projet. Comme je l'ai mentionné plus tôt, pour une collectivité qui a été bâtie par l'industrie et qui n'existe qu'en raison de l'industrie, et de tous les avantages que nous en tirons, c'était vraiment étonnant. La majorité des électeurs ont dit : « Nous sommes conscients de tous les avantages que l'industrie apporte, nous l'appuyons, mais dans ce cas-ci, désolés, nous allons dire non merci, parce que nous ne sommes pas prêts à courir ce risque pour ce petit bénéfice. »

Pour ce qui est du projet d'Eagle Spirit, ce n'est pas dans notre voisinage, donc cela ne nous touche pas directement. Nous n'aimons pas que les autres gens, les autres collectivités essaient de nous dire ce que nous devrions faire ou ne pas faire dans notre cour. Par conséquent, en règle générale, nous ne nous prononçons pas sur ce que les autres font ou veulent faire dans leur cour.

**La sénatrice Dasko :** Allez-vous tenir des référendums sur le projet de loi C-48, par exemple?

**Mr. Germuth:** That was a council decision, and we've had no other calls for any other referendums or plebiscites. LNG is clearly a win-win no matter what, and the reason LNG is so supported, I believe, is because it's the product. Right? It's the product in the pipeline, it's the product in the ship. There is so little risk should a disaster happen, or should an accident happen, let's say.

We have absolutely no proposals and no inclination to have any other plebiscites at this time.

**Senator Dasko:** Thank you.

**The Chair:** Do you know if there is less risk with LNG products than there is with oil tankers?

**Mr. Germuth:** Yes, 100 per cent.

**The Chair:** How do you know that?

**Mr. Germuth:** Well, it's the simple nature of the product. If an LNG tanker happens to hit a rock and leak, it dissipates into the air. If it's in a crude oil tanker, it's persistent oil. It's extremely difficult to clean up, if you can clean it up at all. It's not recoverable.

**The Chair:** So it couldn't blow up?

**Mr. Germuth:** Pardon me?

**The Chair:** It couldn't blow up?

**Mr. Germuth:** LNG could. It's very unlikely that that would happen.

**The Chair:** About the same as an oil tanker, I would think?

**Mr. Germuth:** Catching fire, it could, possibly, but it's the environmental risk when it leaks out. Let's just say there are no flames if it leaks out. I haven't heard of too many oil tankers blowing up, but I've heard of oil spills, and so, as the District of Kitimat with the Douglas Channel, we're not willing to take that risk.

Clearly the plebiscite, of course, was symbolic. We couldn't stop the federal government; if the federal government was going to say this project is coming no matter what, fair enough. We at least felt it proper to at least poll our residents and see what the general feeling was so that council could take a position to represent our citizens.

**Senator Smith:** I have sort of a magic-wand question, maybe for the three of you, excluding Mr. Germuth.

**M. Germuth :** C'était une décision du conseil, et nous n'avons eu aucune autre demande de référendum ou de plébiscite. Le GNL est manifestement une solution gagnante pour tout le monde, et si cela suscite autant d'appui c'est, je crois, en raison de la nature du produit. N'est-ce pas? C'est la nature du produit dans le pipeline, du produit dans le navire. Il y a très peu de risques en cas de catastrophe, ou d'accident, par exemple.

Nous n'avons absolument aucun projet ou désir de tenir d'autres plébiscites pour l'instant.

**La sénatrice Dasko :** Merci.

**Le président :** Savez-vous si les produits de GNL posent moins de risques que les pétroliers?

**M. Germuth :** Oui, 100 p. 100 de moins.

**Le président :** Comment le savez-vous?

**M. Germuth :** Eh bien, c'est en raison de la nature du produit. Si un méthanier heurte un récif et fuit, le gaz se dissipe dans l'air. Si c'est du pétrole brut, c'est un hydrocarbure persistant. C'est extrêmement difficile à nettoyer, voire impossible. Ce n'est pas récupérable.

**Le président :** Cela ne peut donc pas exploser?

**M. Germuth :** Pardon?

**Le président :** Cela ne peut pas exploser?

**M. Germuth :** Le GNL pourrait exploser. Il est très peu probable que cela se produise.

**Le président :** À peu près comme un pétrolier, n'est-ce pas?

**M. Germuth :** S'il y a un incendie, c'est possible, mais il y a un risque environnemental en cas de fuite. Disons simplement qu'il n'y a pas de flammes s'il y a une fuite. Je n'ai jamais entendu parler d'un grand nombre de pétroliers qui explosent, mais j'ai entendu parler de déversements de pétrole et dans le district de Kitimat où nous avons le chenal Douglas, nous ne sommes pas prêts à courir ce risque.

De toute évidence, le plébiscite était symbolique. Nous ne pouvions pas arrêter le gouvernement fédéral; si le gouvernement fédéral avait l'intention de dire que ce projet se concrétiserait quoi qu'il arrive, très bien. Nous avons au moins jugé bon de sonder nos électeurs pour voir ce qu'ils en pensaient, de façon à ce que le conseil puisse prendre position pour représenter les citoyens.

**Le sénateur Smith :** J'ai une sorte de baguette magique à vous proposer, peut-être à vous trois, à l'exclusion de M. Germuth.

If you had to give one piece of advice to Indigenous leaders and/or government and/or our committee on this particular issue of Bill C-48, and you may each have an individual recommendation, what would that recommendation be to Indigenous leaders, people, the citizens, local government, and even ourselves? What would be your advice?

**Ms. Ackerman:** Thank you for that question. Being a politician, I have way more than just one, but I'll try and trim it down.

In our region, we have an area known as the Muskwa-Kechika Management Area. It is a significantly large area, larger than some of our provinces in Canada, and it's known as the "Serengeti of the North." It actually includes several provincial parks. It does not exclude the opportunity to do industry development, but any industry development in that area must reach higher standards. Our world-class regulators challenge our industries to reach those higher expectations, and they can do it. The beauty is that it is innovation created by Canadians, and that intellectual property creates a knowledge economy that we can then share globally. We have the ability to do this.

**Mr. Ross:** Well, that's a question. I think I covered what I would advise when I suggested that we open up the discussion to more than just what Bill C-48 is proposing. Let's face it, we're only thinking about Alberta product coming to B.C. and going to Asia. That's all we're talking about. But I don't see any conversation talking about our competitors, United States in particular. I don't see any conversations about the foreign influence money that is coming in and basically guiding our mentality toward our own resources.

I mean, we talked a little bit about the risk. I know that the product actually has different behaviours when it hits the water, but when we're talking about risk, we're actually talking about the regulatory framework that is put in place to eliminate risk. I don't see that regulatory framework being any different whether you're shipping break bulk, oil or LNG.

In fact, in today's political environment, I expect that the government would see that we have to put extra protections when we're talking about oil because of the sensitivity of the politics around it, which is what the government is trying to do. The OPP was there. It had First Nations engagement. It still has First Nations engagement today; they're talking about implementing that.

At the end of the day, though, I really think Bill C-48 is singling out one single industry and treating them unfairly, without actually considering the same standards being applied to other industries and jurisdictions.

Si vous deviez donner un conseil aux dirigeants autochtones, au gouvernement ou à notre comité sur cet élément particulier du projet de loi C-48, et que chacun de vous pouvait formuler une recommandation, quelle recommandation feriez-vous aux dirigeants autochtones, aux gens, aux citoyens, au gouvernement local et même à nous? Quel serait votre conseil?

**Mme Ackerman :** Je vous remercie de cette question. En tant qu'élue, j'aurais beaucoup plus qu'un seul conseil à donner, mais je vais essayer de me limiter.

Dans notre région, nous avons une zone connue sous le nom de zone de gestion Muskwa-Kechika. C'est une région beaucoup plus vaste que certaines de nos provinces canadiennes, et on l'appelle le « Serengeti du Nord ». En fait, elle englobe plusieurs parcs provinciaux. Cela n'exclut pas la possibilité de faire du développement industriel, mais tout développement industriel dans cette zone doit atteindre des normes plus élevées. Nos organismes de réglementation de calibre mondial mettent nos industries au défi de répondre à ces attentes élevées, et elles peuvent le faire. L'intérêt que cela présente est que l'innovation est créée par les Canadiens, et que la propriété intellectuelle crée une économie du savoir que nous pouvons ensuite partager à l'échelle mondiale. Nous avons la capacité de le faire.

**M. Ross :** Eh bien, c'est toute une question. Je pense avoir fait allusion à ce que je conseillerais lorsque j'ai proposé d'élargir la discussion au-delà de ce que propose le projet de loi C-48. Regardons les choses en face : nous ne pensons qu'aux produits de l'Alberta qui arrivent en Colombie-Britannique et qui vont en Asie. C'est tout ce dont nous parlons. Mais je ne vois aucune conversation au sujet de nos concurrents, les États-Unis en particulier. Je ne vois aucune conversation au sujet de l'influence étrangère qui entre chez nous et qui oriente nos mentalités vis-à-vis de nos propres ressources.

Nous avons parlé un peu du risque. Je sais que le produit a effectivement des comportements différents lorsqu'il arrive dans l'eau, mais lorsque nous parlons du risque, nous parlons en fait du cadre réglementaire qui est mis en place pour l'éliminer. Je ne vois pas en quoi ce cadre réglementaire est différent, qu'il s'agisse de marchandises diverses, de pétrole ou de GNL.

En fait, dans le contexte politique actuel, je m'attends à ce que le gouvernement se rende compte que nous devons mettre en place des mesures de protection supplémentaires lorsqu'il est question de pétrole en raison de la sensibilité politique qui l'entoure, et c'est ce que le gouvernement essaie de faire. L'OPP était là. Il y avait la participation des Premières Nations. Cette participation tient toujours. Les Premières Nations parlent de sa mise en œuvre.

Au bout du compte, cependant, je crois vraiment que le projet de loi C-48 vise une seule industrie et la traite injustement, sans chercher à imposer les mêmes normes à d'autres industries et administrations.

**Mr. Bumstead:** I really would like to preface my statement here, that this is our backyard. My bride and I were born and raised in the Peace River country. Not at all costs. Not at all risks. We want it done effectively and responsibly, on behalf of our community. This is our backyard, so we want it to be done right. We want it to be done safely.

What we've done, and if there's a message here in terms of how we're working collaboratively together to build community, is established three pillars. Ellis Ross has talked about some of them for his community. To me, that's resonated for us, working with our Treaty 8 neighbours. It's building community; it's health, education, and economic opportunities. We've signed relationship agreements with our Treaty 8 neighbours about that, working together, collaboratively, talking about how can we work together to help build healthy communities, staying within the fence of health, education and economic opportunities?

Respect our differences, and we do have differences, but not at all costs. Health, education, and economic opportunities are common for all of us to build a healthy community. That's the way we think we can move forward in collaboration, together, to build the opportunities that we need for healthy communities.

**Senator Cormier:** I have two questions. Ms. Ackerman, you said that communities must understand the industry, so my first question is: What should the industry do then to help the communities understand their challenges?

I mean, we're talking about consultation. We're talking about government that should consult more, but what is the industry really doing to help communities understand their challenges and goals in the measures that they're putting forward?

That's my first question. The second one concerns the suggestion that First Nations could be involved in monitoring. There was a proposal that there should be a First Nations intervention centre, and the federal government didn't accept that proposal. Do you think it could be useful to have that? It means that First Nations could be involved in monitoring, in intervention when spills happen.

**Ms. Ackerman:** I'll speak to the first one about community understanding and what we did.

We didn't rely on the industry to educate us. We educated ourselves. We sought those who understand; in this particular case it was hydroelectric dams, and how they are built. The United Nations had a world commission on dams, and we began

**M. Bumstead :** Je voudrais d'abord mentionner que cela se passera dans notre cour. Ma femme et moi sommes nés et avons grandi dans la région de Peace River. Mais pas à n'importe quel prix. Pas à n'importe quel risque. Nous voulons que cela se fasse de façon efficace et responsable, dans l'intérêt de notre communauté. Comme c'est chez nous, nous voulons bien faire les choses. Nous voulons que cela se fasse en toute sécurité.

Ce que nous avons fait, c'est que nous avons établi trois piliers et il y a un message à retenir ici sur la façon de travailler ensemble pour bâtir une collectivité. Ellis Ross a parlé de certains des efforts déployés pour sa communauté. À mon avis, cela correspond à ce que nous avons fait en travaillant avec nos voisins du Traité 8. Il s'agit de bâtir une communauté; c'est sur le plan de la santé, de l'éducation et des possibilités économiques. Nous avons signé des accords de relation avec nos voisins du Traité 8 à ce sujet, en travaillant ensemble, en collaborant, en discutant de la façon dont nous pouvons travailler ensemble pour aider à bâtir des collectivités saines, en demeurant à l'intérieur des limites de la santé, de l'éducation et des possibilités économiques.

Respectez nos différences, et nous avons des différences, mais pas à n'importe quel prix. La santé, l'éducation et les possibilités économiques sont essentielles à tous pour bâtir une collectivité saine. C'est de cette façon que nous pensons pouvoir aller de l'avant en collaborant ensemble, pour créer les possibilités dont nous avons besoin pour avoir des collectivités saines.

**Le sénateur Cormier :** J'ai deux questions. Madame Ackerman, vous avez dit que les collectivités doivent comprendre l'industrie, alors ma première question est la suivante : que devrait faire l'industrie pour aider les collectivités à comprendre ses difficultés?

Je veux dire que nous parlons de consultations. Nous disons que le gouvernement devrait consulter davantage, mais que fait vraiment l'industrie pour aider les collectivités à comprendre les défis et les objectifs que les mesures qu'elles proposent représentent pour elle?

C'est ma première question. La deuxième porte sur l'idée que les Premières Nations pourraient participer à la surveillance. On a proposé la création d'un centre d'intervention des Premières Nations, mais le gouvernement fédéral n'a pas accepté cette proposition. Pensez-vous que cela pourrait être utile? Cela signifie que les Premières Nations pourraient participer à la surveillance, à l'intervention en cas de déversement.

**Mme Ackerman :** Je vais répondre à la première question concernant la compréhension de la collectivité et ce que nous avons fait.

Nous ne nous sommes pas fiés à l'industrie pour nous éduquer. Nous nous sommes éduqués nous-mêmes. Nous avons demandé à ceux qui comprennent; dans ce cas particulier, il s'agissait des barrages hydroélectriques et de la façon dont ils sont construits.

there. We reached out to other communities across Canada that have had dams built in their backyards.

We educated ourselves, and then took the binders of the environmental impact statements made by the proponent and went through those with a fine-tooth comb and pulled out how we thought our community would be impacted, according to our official community plan, which we are legislated by law to have.

**Mr. Ross:** The monitoring issue was not my idea. It was actually put to me by a band member who opposed LNG and oil. He offered this to me as a way to get us to accept these products more openly.

It was based on technology that was being used in the Harbour of Vancouver. You can buy this technology, and I proposed to my counsel that we buy the software and hardware and we set it up down on Douglas Channel.

Now, the beauty of this is all we're doing is monitoring it, but if we worked in partnership with Transport Canada and the Coast Guard, we could be another set of eyes. We're the ones on the coast. We're the ones watching. We've actually been watching tankers come up our territory for the last 60 years. They've been carrying pulp and paper products, aluminum products, bauxite. We've been trying to fight the environmental issues for the last 60 years. Instead of fighting it, we thought how could we become part of it?

The beauty of this was that we could actually employ, 24 hours around the clock, somebody to sit there and watch and know exactly what ship was coming in, what they were carrying, where they came from, and what direction they're heading. If something really happened, or was going to happen, we could notify the Coast Guard in real time and say, "In 10 minutes, this tanker is going to hit a rock." That actually happened in Kitimat about six years ago.

By the time it happens we'd have it all documented on our computer, and we could submit that as evidence. We would not be regulators. We would be just another set of eyes, and work in cooperation with the federal government.

This was a good idea. It wasn't my idea. At the time, we had the money, as a band, to invest, but my band turned it down. I turned to Transport Canada, the Coast Guard, and asked if we could strike a partnership and develop this. My village would be the base. So if anything happens, you could come into my community, set up your incident command, coordinate with B.C., and we could all interact together. In the meantime, we all learn how to respond to spills while, in the interest of safety, mitigating as much as we can. Let's include all of us in this.

Les Nations Unies avaient une commission mondiale sur les barrages, et nous avons commencé là. Nous avons contacté d'autres collectivités du Canada où des barrages ont été construits.

Nous nous sommes renseignés, puis nous avons examiné au peigne fin les cahiers des déclarations d'impact environnemental du promoteur et nous avons déterminé comment nous pensions que notre collectivité serait touchée, conformément au plan communautaire officiel, que nous avons conformément à la loi.

**M. Ross :** La surveillance n'était pas mon idée. Elle m'a été présentée par un membre de la bande qui s'opposait au GNL et au pétrole. Il m'a suggéré cela comme un moyen de nous faire accepter ces produits plus facilement.

Cela se fondait sur la technologie utilisée dans le port de Vancouver. Vous pouvez acheter cette technologie, et j'ai proposé à mon avocat que nous achetions le logiciel et le matériel et que nous l'installions dans le chenal de Douglas.

Nous ne faisons que surveiller la situation, mais si nous travaillions en partenariat avec Transports Canada et la Garde côtière, nous pourrions fournir une paire d'yeux supplémentaire. C'est nous qui sommes présents sur la côte. C'est nous qui surveillons la situation. En fait, cela fait 60 ans que nous voyons des cargos-citernes arriver sur notre territoire. Ils transportent des produits de pâtes et papiers, des produits d'aluminium, de la bauxite. Nous essayons de lutter contre les problèmes environnementaux depuis 60 ans. Au lieu de nous y opposer, nous nous sommes demandé comment nous pourrions participer.

Ce qui était bien, c'est que nous pouvions employer quelqu'un, 24 heures sur 24, pour surveiller quel navire entrait, ce qu'il transportait, d'où il venait et dans quelle direction il allait. Si un incident se produisait, ou allait se produire, nous pouvions aviser la Garde côtière en temps réel et lui dire : « Dans 10 minutes, ce cargo va frapper un récif. » C'est effectivement arrivé à Kitimat il y a environ six ans.

D'ici à ce que cela se produise, nous aurions tout documenté sur notre ordinateur, et nous pourrions présenter cela comme preuve. Nous ne serions pas des organismes de réglementation. Nous ne serions qu'une paire d'yeux supplémentaire et nous travaillerions en collaboration avec le gouvernement fédéral.

C'était une bonne idée. Ce n'était pas la mienne. À l'époque, nous avions, en tant que bande, de l'argent à investir, mais ma bande a refusé. Je me suis tourné vers Transports Canada, la Garde côtière, et j'ai demandé si nous pouvions établir un partenariat pour développer cette idée. Mon village servirait de base. Donc, si quelque chose arrivait, vous pourriez venir dans ma collectivité, mettre sur pied votre commandement d'intervention, assurer la coordination avec la Colombie-Britannique, et nous pourrions tous interagir ensemble.



Unfortunately, that didn't get very far.

**Senator Patterson:** Mr. Ross, we've heard some strong voices in support of Bill C-48, and we've also heard from Indigenous leaders who would like to take advantage of the opportunities presented by energy exports to a hungry market in Asia. One of those you are familiar with, of course, Eagle Spirit. We also heard just today from the Nisga'a, and there are other Aboriginal leaders who would like to see something go forward.

Politics is the art of compromise, in my experience. I'm wondering how you would react to an amendment to Bill C-48 that would slightly lower the northern extent of the moratorium area. It would allow ports like one on the Nisga'a lands, a new or an improved port at Stewart, B.C., which we heard about this morning, and perhaps Grassy Point, which we were told is the safest harbour on the West Coast. What would you think about an amendment that would slightly adjust the northern boundary of the moratorium area to allow Indigenous-led projects with rights holders to have an opportunity to move forward while excluding much of the rest of the coast? What would you think of an amendment like that?

**Mr. Ross:** That would be a fairly surgical amendment. I don't know how difficult that would be to get through the House of Commons, but you raise an interesting point, politics being the art of compromise.

LNG was opposed by a number of coastal First Nations, and my band, that had the terminal, the pipeline tanker situated in our territory, could see the opposition from our neighbouring communities, and we could see that government and industry were failing at addressing their interests. We went to these communities and asked them point blank: "What's your problem? What is going to solve this?" The two communities in question said outright, and they were honest, "We have 80 per cent unemployment. We have no contracts. We have nothing. We're living in poverty, and the company has offered us nothing."

From that perspective my council decided to give part of our benefit to our neighbouring bands under our umbrella, so the company doesn't have to expend any more money and the government doesn't have to get involved. We offered one band a guaranteed contract limit of \$25 million. We also gave our neighbours to the north unfettered access to contracts for the right-of-way for the pipeline. Our band didn't say a word. They just said that we should give it to them. There's no point in our

Entretemps, nous apprenons tous à intervenir en cas de déversement tout en atténuant l'impact le plus possible, dans l'intérêt de la sécurité. Faisons participer tout le monde.

Malheureusement, ce n'est pas allé très loin.

**Le sénateur Patterson :** Monsieur Ross, nous avons entendu des appels énergiques en faveur du projet de loi C-48, et nous avons aussi entendu des dirigeants autochtones qui aimeraient tirer parti des possibilités offertes par les exportations d'énergie vers un marché asiatique très demandeur. L'un de ceux que vous connaissez, bien sûr, est Eagle Spirit. Nous avons aussi entendu aujourd'hui des représentants des Nisga'a, et d'autres dirigeants autochtones aimeraient que les choses aillent de l'avant.

D'après mon expérience, la politique est l'art du compromis. Je me demande comment vous réagiriez à un amendement au projet de loi C-48 qui réduirait légèrement la superficie nord de la zone visée par le moratoire. Cela permettrait la construction de ports comme celui sur les terres nisga'a, d'un nouveau port ou d'un port amélioré à Stewart, en Colombie-Britannique, dont nous avons entendu parler ce matin, et peut-être de Grassy Point, qui, nous a-t-on dit, est le port le plus sûr de la côte Ouest. Que pensez-vous d'un amendement qui modifierait légèrement la limite nord de la zone du moratoire pour permettre aux projets dirigés par des Autochtones et des titulaires de droits d'aller de l'avant tout en excluant une bonne partie du reste de la côte? Que pensez-vous d'un tel amendement?

**M. Ross :** Ce serait un changement assez limité. Je ne sais pas à quel point ce serait difficile à faire adopter à la Chambre des communes, mais vous soulevez un point intéressant, la politique étant l'art du compromis.

Un certain nombre de Premières Nations côtières se sont opposées au projet de GNL, et ma bande, qui avait le terminal, le pipeline pétrolier sur son territoire, a pu constater l'opposition des communautés voisines, et voir que le gouvernement et l'industrie ne parvenaient pas à défendre leurs intérêts. Nous sommes allés voir ces communautés et leur avons demandé carrément : « Quelles sont vos objections? Comment peut-on les régler? » Les deux communautés en question ont dit carrément, en toute franchise : « Nous avons un taux de chômage de 80 p. 100. Nous n'avons pas de contrats. Nous n'avons rien. Nous vivons dans la pauvreté, et l'entreprise ne nous a rien offert. »

Cela étant, mon conseil a décidé de céder une partie de nos avantages aux bandes voisines, sous notre gestion, afin que l'entreprise n'ait pas à dépenser plus d'argent et que le gouvernement n'ait pas à intervenir. Nous avons offert à une bande un contrat d'un montant maximum garanti de 25 millions de dollars. Nous avons également accordé à nos voisins au nord un libre accès aux contrats pour l'emprise du pipeline. Les membres de notre bande n'ont pas dit un mot. Ils ont simplement

band being successful when our neighbours are living in poverty, when we have all this wealth.

My point is, we're talking a lot about reconciliation and looking for ways to lift First Nations up out of poverty and out of their social issues. However, there's a responsibility here too, in my mind, that First Nations have to reach out to each other. We like to work in isolation of each other. That's why we have overlap problems. We have to get away from all of our differences and look at what we have in common — we're all suffering from poverty.

What you said is pretty true. There is compromise to be made, and that's part of the art of politics. That is mainly why LNG was so successful, not along the pipeline route only, but along the Coastal First Nations as well because they were included.

**The Chair:** Mr. Ellis, you're a wise man. I wish that the rest of the country could adopt your principles. I was getting to the point that it's important for people to think of somebody else besides themselves. That's a wise lesson that we all have to learn.

So much appreciated to all of you.

For our second panel this afternoon we are pleased to welcome, from Chunih Consulting, Mr. Martin Louie, the president; and from the National Coalition of Chiefs, Mr. Roy Jones, Jr., the chief; and from the Wet'suwet'en Matrilineal Coalition, Ms. Theresa Tait Day, president.

**Martin Louie, President, Chunih Consulting:** Good afternoon, guests, and chiefs of the Tsimshian and Kitselan homeland, and members of the Senate.

I don't usually read; it usually comes from here.

**The Chair:** You can say it anyway you want. We're fine.

**Mr. Louie:** First off, I'd like to thank the Tsimshian and Kitselan people for having the Senate, the Canadian government, to carry out such an important task that was put before them. I don't envy you; I'll tell you that much right now. It's something that government themselves should have taken care of a long time ago.

My name is Cheexial. I was given that as a child. That's my hereditary name. A lot of my colleagues know me as Martin Louie, and they know me as Enbridge Slayer. I was the one who sort of worked to take Enbridge out, not because I didn't want progress. I wanted Aboriginal people to have proper equity on any project that comes onto their land, and revenue-sharing, and to ensure the safety of the environment. Those are the only two things I went after Enbridge for. One of the most important

dit que nous devons donner cela aux autres. Il ne sert à rien que notre bande soit prospère quand nos voisins vivent dans la pauvreté, quand nous avons toute cette richesse.

Ce que je veux faire valoir, c'est que nous parlons beaucoup de réconciliation et que nous cherchons des moyens de sortir les Premières Nations de la pauvreté et de leurs problèmes sociaux. Toutefois, nous avons aussi une responsabilité ici, à mon avis, à savoir que les Premières Nations doivent communiquer entre elles. Nous aimons travailler en vase clos. C'est pourquoi nous avons des problèmes de chevauchement. Nous devons nous éloigner de toutes nos divergences et regarder ce que nous avons en commun — nous souffrons tous de la pauvreté.

Ce que vous avez dit est assez vrai. Il y a des compromis à faire, et cela fait partie de l'art de la politique. C'est surtout pour cette raison que le GNL a connu un tel succès, non seulement le long du tracé du pipeline, mais aussi dans les Premières Nations côtières, parce qu'elles y ont participé.

**Le président :** Monsieur Ellis, vous êtes un sage. J'aimerais que le reste du pays adopte vos principes. Je veux parler de l'importance de penser aux autres et pas seulement à soi. C'est une sage leçon que nous devons tous apprendre.

Nous sommes très reconnaissants à chacun d'entre vous.

Pour notre deuxième groupe de témoins de cet après-midi, nous avons le plaisir d'accueillir M. Martin Louie, président de Chunih Consulting; M. Roy Jones Jr., chef de la National Coalition of Chiefs; et Mme Theresa Tait Day, présidente de la Coalition matrilineaire des Wet'suwet'en.

**Martin Louie, président, Chunih Consulting :** Je souhaite la bienvenue aux invités, aux chefs de la nation Tsimshian et Kitselan et aux membres du Sénat.

Habituellement, je ne lis pas mon discours; il vient du cœur.

**Le président :** Vous pouvez le dire comme vous le voulez. C'est bien.

**M. Louie :** Tout d'abord, j'aimerais remercier les peuples Tsimshian et Kitselan d'avoir invité le Sénat, le gouvernement canadien, à s'acquitter de la tâche si importante qui leur a été confiée. Je ne vous envie pas; je peux vous le dire tout de suite. C'est une question que le gouvernement aurait dû régler il y a longtemps.

Je m'appelle Cheexial. On m'a donné ce nom quand j'étais enfant. C'est mon nom héréditaire. Pour un bon nombre de mes collègues, je suis Martin Louie, et aussi le tueur d'Enbridge. C'est moi qui ai, en quelque sorte, travaillé pour éliminer Enbridge, non pas parce que j'étais contre le progrès. Je voulais que les autochtones bénéficient d'une participation financière adéquate dans tout projet touchant leurs terres, ainsi que d'un partage des revenus, et qu'ils veillent à la sécurité de

things that I did with Enbridge was ask them to move their line away from the major waterways of British Columbia. There were five major waterways that they had to move their pipelines away from.

They didn't bother doing that because, actually, they take their orders from governments, Canada, regulatory standards. That's basically what I want to talk about.

I'm going to apologize up front for things I'm going to say, but it's the truth, and we have to know the truth of our past to actually move forward. The truth involves the Delgamuukw and Tsilhqot'in court cases. The Delgamuukw decision was delivered December 5, 1997. The Tsilhqot'in decision, was delivered June 26, 2014. These are the two most important decisions that were ever made in Canada. These decisions should have invoked changes on our land in our relationships, how business is carried out, how our resources are developed in our country. Because of these decisions that were made by the courts of Canada and B.C., we ended up with a governing structure that has two tiers, an Aboriginal structure of governance and Canada.

The court says that to get consent you need to speak to us properly. You cannot develop a consultation process that is going to affect our ability to make changes to the laws, your laws. That's what is happening. After 22 years in B.C., the Indigenous relationship with government still remains legal. Anything we do has to go through legal channels to change it. If we're part of Canada, I don't see why we have to do these things.

In history, mankind set social, political, and economic stages by conquering in one form or another. Today, you look around the world, the countries are still in positions of conquer, but it's not for land, it's for economy.

Much of the colonial process that we came from is still in play today, and that's what keeps us separated as Indigenous people and the governments. This colonial process that is in place has to change, to benefit the future of our children, all of our children.

There are ways that we can make these changes together. It has to be, in our minds, as Indigenous people, by a consensus process in our law. We don't vote for this or vote for that in our laws. We bring the problem to the table, in our house, and we deal with it, and we do not leave until everybody is satisfied with the position being taken. That's how we deal with our laws, through our laws. Our laws are more common sense driven.

The task that you guys have right now is to try to figure out how to get the economy going again. It's simple. We know the damages that might happen, or could happen, the risk that we're

l'environnement. Ce sont les deux seules choses que j'ai cherché à obtenir d'Enbridge. L'une de mes principales interventions auprès d'Enbridge a été de lui demander d'éloigner son pipeline des principaux cours d'eau de la Colombie-Britannique. Il y avait cinq grands cours d'eau dont elle devait s'éloigner.

Elle ne s'est pas donné la peine de le faire parce qu'en fait, elle suit les ordres du gouvernement, du Canada, les normes réglementaires. C'est essentiellement ce dont je veux parler.

Je vais d'abord vous demander de m'excuser pour les choses que je vais dire, mais c'est la vérité, et nous devons connaître la vérité de notre passé pour aller de l'avant. La vérité concerne les affaires Delgamuukw et Tsilhqot'in. La décision Delgamuukw a été rendue le 5 décembre 1997. La décision Tsilhqot'in a été rendue le 26 juin 2014. Ce sont les deux jugements les plus importants jamais rendus au Canada. Ils auraient dû entraîner des changements dans nos relations, dans la façon dont nous faisons des affaires, dans la façon dont nos ressources sont exploitées dans notre pays. En raison des décisions rendues par les tribunaux du Canada et de la Colombie-Britannique, nous nous sommes retrouvés avec une structure de gouvernance à deux paliers, une structure de gouvernance autochtone et le Canada.

La cour dit que pour obtenir notre consentement, il faut parler sérieusement avec nous. Vous ne pouvez pas élaborer un processus de consultation qui va nous empêcher d'apporter des changements aux lois, à vos lois. C'est ce qui se passe. Après 22 ans, en Colombie-Britannique, la relation autochtone avec le gouvernement demeure légale. Tout ce que nous faisons doit passer par les voies légales pour changer les choses. Si nous faisons partie du Canada, je ne vois pas pourquoi nous devrions faire cela.

Dans l'histoire, l'humanité établit des étapes sociales, politiques et économiques en faisant des conquêtes sous une forme ou une autre. Aujourd'hui, si vous regardez autour du monde, les pays sont encore en position de conquête, mais ce n'est pas pour la terre, c'est pour l'économie.

Une grande partie du processus colonial dont nous sommes issus est encore en place aujourd'hui, et c'est ce qui continue de séparer les peuples autochtones et les gouvernements. Le processus colonial qui est en place doit changer, dans l'intérêt de l'avenir de nos enfants, de tous nos enfants.

Il existe des moyens d'apporter des changements ensemble. En tant qu'Autochtones, nous estimons que cela doit se faire par consensus comme le prévoient nos lois. Nous ne votons pas pour ceci ou pour cela. Nous soulevons le problème, chez nous, nous en discutons, et personne ne part avant que tout le monde soit satisfait de la décision prise. C'est ainsi que nous appliquons nos lois. Nos lois sont davantage fondées sur le bon sens.

À l'heure actuelle, votre tâche consiste à trouver des moyens de relancer l'économie. C'est simple. Nous connaissons les dommages qui pourraient se produire, les risques que nous allons

going to take. We all have to take it, all of us. If we're going to have a better place for our children in Canada, and show the world that we can work together, we have to get rid of this colonial process. It just keeps us in a legal framework where lawyers, consultants, environmental consultants are the only ones who benefit.

**The Chair:** We're getting close; we're at about eight minutes.

**Mr. Louie:** There have been no changes in those court decisions. Everybody says they're going to change it. Environmental people say they're going to do it. The consultants say they're going to do it, and we're still in the same spot 22 years later. Not one change has happened in our country.

All the ministers, both federal and provincial, have this mandate to work through this reconciliation. You need to understand our laws and our people in order for you to understand how we can reach reconciliation, how we can, together in partnership, build a different country for everybody's benefit. We have to work toward that together. We cannot leave anybody out, and that's where the problem is. We don't vote on things. When we vote on things, we get like the people on the street out there; one votes for the other, and votes for the other, and there's no consensus. My way or no way at all, and that's it.

**The Chair:** Thank you. I've got Mr. Jones.

**Roy Jones Jr., Chief, National Coalition of Chiefs:** Good afternoon. Before I start, I want to quote one of our previous panel from a news story that was done a couple of years ago:

“It's a lifestyle of poverty and welfare and suicide,” said Ross. “These poverty skills are well honed. They're passed on to the next generation. In my mind, I've got no choice. I've got to try something. If it makes an impact for my people and they can continue down this path of poverty, that's my fault. They elected me to do something about their future, full responsibility. It's not B.C.'s fault, it's not Canada's fault, it's on me.”

That's quoted from an interview a newspaper for did with Ellis Ross, our MLA here.

I want to acknowledge the Tsimshian Nation and the Nisga'a. My wife is from the Nisga'a Nation, or her lineage comes from Mianch and I'm always comfortable up in this country.

My potlatch name is Chikel, aka Roy Jones, Jr. Today, I'm here in the interest of the National Coalition of Chiefs, supported by the Modern Miracle Network, which is funded by industry.

prendre. Nous devons tous les assumer. Si nous voulons améliorer la situation de nos enfants au Canada et montrer au monde que nous pouvons travailler ensemble, nous devons nous débarrasser du processus colonial. Il nous maintient dans un cadre juridique qui profite seulement aux avocats, aux consultants, aux experts-conseils en environnement.

**Le président :** Nous approchons de la fin; nous en sommes à environ huit minutes.

**M. Louie :** Aucun changement n'a été apporté suite à ces décisions judiciaires. Tout le monde parle de changer les choses. Les écologistes disent qu'ils vont le faire. Les consultants disent qu'ils vont le faire, et nous en sommes toujours au même point 22 ans plus tard. Il n'y a pas eu un seul changement dans notre pays.

Tous les ministres, tant fédéraux que provinciaux, ont le mandat de travailler à la réconciliation. Vous devez comprendre nos lois et notre peuple pour comprendre comment nous pouvons parvenir à la réconciliation, comment nous pouvons, en unissant nos efforts, bâtir un pays différent pour le bien de tous. Nous devons travailler ensemble en ce sens. Nous ne pouvons pas exclure qui que ce soit, et c'est là le problème. Nous ne votons pas sur les enjeux. Lorsque nous votons, nous nous comportons comme les autres gens; on vote pour quelqu'un, puis pour quelqu'un d'autre, et il n'y a pas de consensus. C'est à prendre ou à laisser.

**Le président :** Merci. C'est au tour de M. Jones.

**Roy Jones Jr., chef, Coalition nationale des chefs :** Bonjour. Avant de commencer, je voudrais citer l'un des témoins précédents qui a fait les manchettes il y a quelques années :

« C'est un mode de vie axé sur la pauvreté, l'aide sociale et le suicide », a déclaré M. Ross. « L'art de vivre dans la pauvreté est bien développé. Il se transmet d'une génération à l'autre. J'estime que je n'ai pas le choix. Je dois tenter quelque chose. Si cela se répercute sur mon peuple et le maintient sur la voie de la pauvreté, c'est de ma faute. Les gens m'ont élu pour que je fasse quelque chose pour leur avenir et c'est ma responsabilité pleine et entière. Ce n'est pas de la faute de la Colombie-Britannique, ce n'est pas de la faute du Canada, c'est de ma faute. »

C'est tiré d'une entrevue qu'Ellis Ross, notre député provincial, a accordée à un journal.

Je tiens à saluer la nation Tsimshian et les Nisga'as. Ma femme est de la nation Nisga'a, où sa lignée vient de Mianch et je suis toujours à l'aise dans ce pays.

Mon nom potlatch est Chikel, ou Roy Jones Jr. Aujourd'hui, je suis ici au nom de la National Coalition of Chiefs, appuyée par le Modern Miracle Network, qui est financé par l'industrie.

The goal of the National Coalition of Chiefs is to defeat poverty on reserves. We ask what would Bill C-48 do for the north coast? How would people benefit from this bill depriving us from opportunities associated with hydrocarbons?

I've been a captain on the B.C. coast for 30 years of my life. I was very fortunate; I grew up in the fishing industry. A young man came to me one day, and he said, "You've got no respect for the ocean." When I was finished sitting down with him and discussing oil and gas and tanker traffic, what's going on out in the world, he had a turn of events in his life and sits beside me today, asking me questions like how are we going to do this, how are the jobs going to work for us.

I started working for Enbridge in May of 2015, at a very big expense to my reputation among my people. It was very bitter. I learned a lot about shipping, cargo, and human nature. It was a valuable lesson in my life.

At one point, while I was working for Enbridge my youngest daughter was down in Standing Rock protesting the pipeline. She came home one day, and she said, "Dad, I just came from Standing Rock. Tell me about what you're doing."

When I was through with her, she asked me one question: "How do you sleep at night?"

I said I take sleeping pills. Cannabis is legal now. When I was 15, I smoked pot for the first time. It put me to sleep. When I was 66, I smoked pot probably for the fourth or fifth time, and it put me to sleep. So it helps me sleep at night.

Having given you a little insight into me right now, I lived a high life in the fishing industry. Two weeks ago I was out food fishing for halibut, and I got four halibut and did really well. I have nothing but respect for our oceans.

Now, in the time I worked with Enbridge, I started a research project. They hired us, and our job was to tell people that we worked for Enbridge. So I said, "I have to tell people more than that. I'm a hereditary chief; I can't just say I'm working for Enbridge." In 1969, I worked in Kitimat loading big ships with aluminum. In 1972, I loaded paper on ships in Port Edward. In 1976, I bought a seine boat, and 1977 was my first year as captain of my own vessel. I was a captain for 22 years, a private boat owner. That ended 21 years ago because of the fishing industry downturn.

In that time, one year I ran a tugboat for a corporation out of Seattle.

Le but de la National Coalition of Chiefs est de vaincre la pauvreté dans les réserves. Nous demandons ce que le projet de loi C-48 ferait pour la côte Nord. En quoi ce projet de loi, qui nous prive des possibilités qu'offrent les hydrocarbures, serait-il avantageux pour les gens?

Je suis capitaine sur la côte de la Colombie-Britannique depuis 30 ans. J'ai eu beaucoup de chance; j'ai grandi dans l'industrie de la pêche. Un jour, un jeune homme est venu me voir et m'a dit : « Vous n'avez aucun respect pour l'océan. » Lorsque j'ai fini de discuter avec lui du pétrole et du gaz, de la circulation des pétroliers et de ce qui se passe dans le monde, il ne voyait plus du tout les choses de la même façon et il est assis à côté de moi aujourd'hui, me posant des questions sur la façon dont nous allons procéder et que ce les emplois vont nous apporter.

J'ai commencé à travailler pour Enbridge en mai 2015, ce qui a grandement entaché ma réputation auprès de mon peuple. C'était très amer. J'ai beaucoup appris sur le transport maritime, le fret et la nature humaine. Ce fut une leçon précieuse dans ma vie.

À un moment donné, alors que je travaillais pour Enbridge, la jeune de mes filles est allée à Standing Rock pour protester contre le pipeline. Un jour, elle est rentrée à la maison en disant : « Papa, je viens de Standing Rock. Parle-moi de ce que tu fais. »

Quand j'ai fini de lui parler, elle m'a demandé : « Comment arrives-tu à dormir la nuit? »

Je lui ai dit que je prenais des somnifères. Le cannabis est légal maintenant. Quand j'avais 15 ans, j'ai fumé du pot pour la première fois. Cela m'a endormi. À 66 ans, j'ai probablement fumé du pot pour la quatrième ou la cinquième fois, et ça m'a endormi. Cela m'aide à dormir la nuit.

Maintenant que je vous ai parlé un peu de moi, j'ai eu une belle vie dans l'industrie de la pêche. Il y a deux semaines, j'ai pêché le flétan à des fins alimentaires, j'en ai attrapé quatre et c'était une très bonne pêche. Je n'ai que du respect pour nos océans.

À l'époque où je travaillais pour Enbridge, j'ai lancé un projet de recherche. On nous a embauchés, et nous avions pour rôle de faire savoir aux gens que nous travaillions pour Enbridge. J'ai dit alors : « Il faut que j'en dise plus. Je suis un chef héréditaire; je ne peux pas simplement dire que je travaille pour Enbridge. » En 1969, j'ai travaillé à Kitimat, où j'ai chargé de gros navires d'aluminium. En 1972, j'ai chargé du papier sur des navires à Port Edward. En 1976, j'ai acheté un sennear, et 1977 a été ma première année comme capitaine de mon propre bateau. J'ai été capitaine pendant 22 ans, propriétaire d'un bateau privé. Cela a pris fin il y a 21 ans en raison du ralentissement de l'industrie de la pêche.

Au cours d'une année pendant cette période, j'ai piloté un remorqueur pour une entreprise de Seattle.

I come with a vast amount of coastal experience. I've fished from the mouth of the Nass River all the way down to the Washington border. I've fished in Hawaii. I've travelled the coastline and learned a lot about the Eastern Pacific coastline travelling in the southern United States. I've been on the East Coast, so I know what you're talking about when we have to compare things.

I could not study only what was happening on the north coast of British Columbia; I had to take a look at what was going on around the world. Starting with Valdez, last year 8.6 billion gallons of crude oil came down the B.C. coast, from Valdez to the Lower 48. They're planning 8.6 billion gallons again this year. By 2021, with the exploration going on in ANWR, which is the Arctic National Wildlife Refuge in Alaska, they anticipate that all four loading ports in Valdez will be working and topping off at about 21 billion gallons by 2021.

Those numbers come from the Prince William Sound Advisory Council, citizen's advisory council. I can get on the phone and get any information I want from them at any time.

This poses a major risk to our B.C. coast already. This is why we ask what is Bill C-48 going to do for us. We are talking about world-class protection for the B.C. coast, and yet we've got nothing. When we're sitting there waiting for the contracts to come out for the tugboats to protect the west coast of British Columbia, and pick up the newspaper only to find that it was given to a Halifax company, that really turns your crank as an Aboriginal person living on the West Coast.

Now, I've also done research on the English Channel, the Strait of Gibraltar, the Suez Canal, the Panama Canal, the Milan Strait, the Singapore Strait, and the Strait of Juan de Fuca, as well as Dixon Entrance. The unique thing about these places is they all have major shipping lanes.

**The Chair:** We're at about seven minutes.

**Mr. Jones:** How much time do I have?

**The Chair:** You have no time, so wrap it up.

**Mr. Jones:** Anyway, in comparison with the northwest, we have absolutely minimal traffic. If we added another thousand ships to the shipping lanes of the north coast, we would call on industry to ensure that we had the right vessels to protect our waters.

That is why we ask what would Bill C-48 do for us. The opening remarks talked about poverty in our communities, and none of us are any different. With poverty comes drugs and

Je possède une vaste expérience côtière. J'ai pêché de l'embouchure de la rivière Nass jusqu'à la frontière de l'État de Washington. J'ai pêché à Hawaï. J'ai parcouru le littoral et j'ai beaucoup appris sur la côte Pacifique orientale en voyageant dans le Sud des États-Unis. Je suis allé sur la côte Est, alors je sais de quoi vous parlez à propos des comparaisons à faire.

Je ne pouvais pas étudier seulement ce qui se passait sur la côte nord de la Colombie-Britannique; j'ai dû regarder ce qui se passait dans le monde. En commençant par Valdez, l'an dernier, 8,6 milliards de gallons de pétrole brut ont été transportés le long de la côte de la Colombie-Britannique, de Valdez aux 48 États les plus bas. Ils prévoient encore 8,6 milliards de gallons cette année. D'ici 2021, avec l'exploration en cours dans l'ANWR, l'Arctic National Wildlife Refuge en Alaska, on prévoit que les quatre ports de chargement de Valdez atteindront environ 21 milliards de gallons d'ici 2021.

Ces chiffres proviennent du conseil consultatif des citoyens du détroit de Prince William. Je peux leur téléphoner n'importe quand pour obtenir tous les renseignements que je veux.

Cela représente déjà un risque majeur pour la côte de la Colombie-Britannique. C'est pourquoi nous demandons ce que le projet de loi C-48 va faire pour nous. Nous parlons d'une protection de calibre mondial pour la côte de la Colombie-Britannique, mais nous n'avons rien. Lorsque vous attendez que les contrats pour les remorqueurs qui protégeront la côte Ouest de la Colombie-Britannique soient adjugés et que vous lisez dans le journal qu'ils ont été accordés à une entreprise de Halifax, cela vous dérange vraiment si vous êtes un Autochtone vivant sur la côte Ouest.

J'ai également fait des recherches sur la Manche, le détroit de Gibraltar, le canal de Suez, le canal de Panama, le détroit de Milan, le détroit de Singapour, le détroit de Juan de Fuca et l'entrée Dixon. Ces endroits ont ceci de particulier qu'ils ont tous d'importantes voies de navigation.

**Le président :** Nous en sommes à environ sept minutes.

**M. Jones :** Combien de temps me reste-t-il?

**Le président :** Il ne vous reste plus de temps, alors veuillez conclure.

**M. Jones :** Quoi qu'il en soit, comparativement au Nord-Ouest, nous avons un trafic absolument minime. Si nous ajoutons un millier de navires aux voies de navigation de la côte Nord, nous demanderions à l'industrie de s'assurer que nous avons les bons navires pour protéger nos eaux.

C'est pourquoi nous demandons ce que le projet de loi C-48 ferait pour nous. Dans la déclaration préliminaire, il a été question de la pauvreté dans nos collectivités, et aucun d'entre

alcohol, and Aboriginal and non-Aboriginal are suffering the same fate. Thank you.

**The Chair:** Thank you. Ms. Tait Day.

**Theresa Tait Day, President, Wet'suwet'en Matrilineal Coalition:** Thank you, senators, for this opportunity. It's nice to see you again, senator, and Senator Patterson. I was in Ottawa and had the pleasure of meeting you two there.

I would like to acknowledge the territory of the Tsimshian people and the Coastal First Nations people. I want to acknowledge that the coastal people, with their lands and their water, are no different. We see them as the same, and we want to recognize that to begin with.

I'd like to take you back a little bit in history just to frame the question. Part of the problem that we're facing right now in Canada is the issues that Indigenous and non-Indigenous people are grappling with. My colleagues have already touched upon that. It comes from the 1763 Royal Proclamation. That proclamation was the first treaty with Canada, and Canada and Indigenous people said, at that time, that we would live side by side together with respect, peace, and friendship. As well, the resources that we had as Indigenous people were to be used and shared.

As we went along in history, that did not happen. Indigenous people were put on the reserves and forced into assimilation and residential schools, and so forth. As a result of all of that we have now had 150 years of poverty in First Nations communities.

I point this out because one thing that is really prevalent in our country is the fact that Indigenous peoples — although we have made some strides through court cases, such as the Delgamuukw and Tsilhqot'in cases — are still in a place where we are getting crumbs from the table of our own resources.

I heard one distinguished Indigenous person from the Algonquin say, "Take back all of the money that you have given Indigenous people. Take it all back, and give us our land back, and then we could use that."

As my colleagues have mentioned, Indigenous people have been suffering in poverty since the enactment of the Indian Act and the residential school system, the laws that have impeded Indigenous people from self-determination. When Indigenous people are involved in the decision-making, self-determination is something that we can work toward together, Indigenous and non-Indigenous working to get the best result with what we have.

nous n'est différent. La pauvreté s'accompagne de la drogue et de l'alcool, et les Autochtones et les non-Autochtones subissent le même sort. Merci.

**Le président :** Merci. Madame Tait Day.

**Theresa Tait Day, présidente, Coalition matrilinéaire des Wet'suwet'en :** Je vous remercie, honorables sénateurs, de me donner l'occasion de m'exprimer. Je suis heureuse de vous revoir, sénateur, ainsi que le sénateur Patterson. Je suis allée à Ottawa et j'ai eu le plaisir de vous rencontrer là-bas.

Je tiens à saluer le territoire du peuple Tsimshian et les membres des Premières Nations côtières. Je tiens à souligner que les gens de la côte, avec leurs terres et leurs eaux, ne sont pas différents de nous. Pour nous, c'est la même chose, et nous tenons à le mentionner dès le départ.

Je vais revenir un peu en arrière, juste pour situer le contexte. Une partie du problème auquel nous faisons face en ce moment au Canada, ce sont les problèmes avec lesquels les Autochtones et les non-Autochtones sont aux prises. Mes collègues en ont déjà parlé. Cela vient de la Proclamation royale de 1763. Cette proclamation a été le premier traité conclu avec le Canada, et le Canada et les peuples autochtones ont dit à l'époque que nous vivrions côte à côte dans le respect, la paix et l'amitié. De plus, les ressources dont nous disposions en tant qu'Autochtones devaient être utilisées et partagées.

Au fil de l'histoire, cela ne s'est pas produit. Les Autochtones ont été placés dans les réserves, forcés de s'assimiler et d'aller dans les pensionnats, sans parler du reste. À cause de tout cela, nous avons maintenant 150 ans de pauvreté dans les communautés des Premières Nations.

Je le souligne parce que la situation qui prévaut vraiment dans notre pays, c'est que les peuples autochtones — même si nous avons réalisé quelques progrès grâce à des jugements, comme les arrêts Delgamuukw et Tsilhqot'in — continuent de recevoir de simples miettes de la table de nos propres ressources.

J'ai entendu un éminent Autochtone algonquin dire : « Reprenez tout l'argent que vous avez donné aux peuples autochtones. Reprenez tout, et rendez-nous nos terres afin que nous puissions en tirer de quoi vivre. »

Comme mes collègues l'ont mentionné, les peuples autochtones souffrent de la pauvreté depuis l'adoption de la Loi sur les Indiens et du système des pensionnats, des lois qui ont empêché les peuples autochtones de s'autodéterminer. Lorsque les peuples autochtones participent à la prise de décisions, l'autodétermination est une chose à laquelle les Autochtones et non-Autochtones peuvent travailler ensemble pour tirer le meilleur résultat de ce que nous avons.

I am the president of the Wet'suwet'en Matrilineal Coalition. As you know, the Wet'suwet'en have recently been in the news as being against the LNG project going to Kitimat. I want to say that this is indicative of the fact that our historical oppression continues to raise its head. In our community, 95 per cent of the people are living in poverty, earning \$175 a month on welfare. Nobody can live on that, and as a result you have a downward spiral. That's the reality in our communities.

The Wet'suwet'en Matrilineal Coalition was formed by hereditary chiefs, hereditary house chiefs, community at large. All of them want to see an economic benefit from the natural resources that are attached to our lands. Because all of us Indigenous people are connected in the north, wherever we go, we have a relationship. This relationship to each other has been colonized to the extent where we are not all on equal footing in the communities.

As a result, a lot of infighting goes on, because people don't understand what is at stake. So the Wet'suwet'en Matrilineal Coalition took it upon itself to educate the people, to educate our members about the LNG. We have actually gone to see the fracking; we've actually gone to see the grey water used by the Fort St. John community for fracking. We are also involved with looking at the downstream. Why we agree with LNG and why we agree with natural gas going to China is because it's the lesser of the two evils, we think. We want to see natural gas get to China because of the pollution that is being foisted upon our country by China, the CO<sub>2</sub> emissions and so forth.

We also looked at what is the alternative to gas, and we found that the shipping of natural gas through the pipelines was the safest way. It dissipated in the air. There was no chance of explosion. We also heard from Indigenous people across the country who have been saying to Enbridge, "Change the pipeline. They've been in the ground too long; that's why there's a problem there."

Industry needs to listen, and government needs to follow the lead of Indigenous people.

I say that as a representative of Indigenous people. The land is unceded and that means it hasn't been sold. We haven't been killed off. We are still here, and we want to go back to that Royal Proclamation of friendship, peace, and sharing. It hasn't been an equitable sharing arrangement with Indigenous people at all.

So we are at the stage now, as Indigenous people, where we want to have equity in the decision-making process. We want to be able to have equity in these projects that are coming about. We want to buy into these projects. Yet, we cannot get a loan guarantee from the Government of Canada to buy equity in these projects.

Je suis la présidente de la Coalition matrilinéaire des Wet'suwet'en. Comme vous le savez, les médias ont récemment rapporté l'opposition des Wet'suwet' au projet de GNL à Kitimat. Je tiens à dire que c'est un relent de l'oppression dont nous avons été victimes. Dans notre communauté, 95 p. 100 des gens vivent dans la pauvreté et touchent 175 \$ par mois d'aide sociale. Personne ne peut vivre avec si peu et cela entraîne une spirale descendante. C'est la réalité dans nos communautés.

La Coalition matrilinéaire des Wet'suwet'en a été formée par des chefs héréditaires, des chefs de maison héréditaires et l'ensemble de la collectivité. Ils veulent tous tirer un avantage économique des ressources naturelles de nos terres. Parce que nous tous, les Autochtones du Nord, sommes reliés; où que nous allions, nous avons des liens. Ces liens ont été colonisés au point que nous ne sommes plus tous sur un pied d'égalité dans les communautés.

Il y a beaucoup de querelles internes parce que les gens ne comprennent pas ce qui est en jeu. La Coalition matrilinéaire des Wet'suwet'en a donc pris l'initiative d'éduquer les gens et de renseigner ses membres sur le GNL. Nous sommes effectivement allés voir comment fonctionne la fracturation; nous sommes effectivement allés voir les eaux grises utilisées par la communauté de Fort St. John pour la fracturation. Nous nous intéressons également à ce qui se passe en aval. Si nous sommes d'accord pour exploiter le GNL et d'accord pour l'envoyer en Chine, c'est parce nous estimons que c'est un moindre mal. Nous voulons envoyer du gaz naturel en Chine à cause de la pollution que la Chine impose à notre pays, c'est-à-dire des émissions de CO<sub>2</sub>, et cetera.

Nous avons également examiné les solutions de rechange et nous avons conclu que le transport du gaz naturel par pipeline était le moyen le plus sûr. Il se dissipe dans l'atmosphère. Il n'y a aucun risque d'explosion. Nous avons également entendu le témoignage d'Autochtones de partout au pays, qui ont dit à Enbridge : « Changez le pipeline. Il est dans le sol depuis trop longtemps; c'est pour cela qu'il y a un problème. »

Le secteur privé doit écouter, et le gouvernement doit emboîter le pas aux Autochtones.

Je vous parle comme représentante des Autochtones. Cette terre n'a pas été cédée, ce qui veut dire qu'elle n'a pas été vendue. Nous n'avons pas été anéantis. Nous sommes toujours ici et nous voulons retourner à la Proclamation royale d'amitié, de paix et de partage. Ce n'est pas du tout une entente de partage équitable avec les Autochtones.

Nous en sommes donc au stade où, comme Autochtones, nous voulons participer au processus décisionnel. Nous voulons participer aux projets à venir. Nous voulons en faire partie. Et pourtant, nous ne pouvons pas obtenir une garantie de prêt du gouvernement du Canada pour y jouer un rôle.



**The Chair:** You're almost out of time.

**Ms. Tait Day:** If we did not have gas or oil, we would have to have 102 Site C dams to deal with the CO<sup>2</sup> emissions, to get to that target rate of zero CO<sup>2</sup> emissions in the atmosphere. That's not acceptable, because we don't want to kill off all the animals, and we don't want to destroy the land. We did our research and said that this is the better alternative. When we worked with the natural gas, all of our people were working on the line. They actually were able to change the way that the pipeline went around sensitive areas and, if there was enough funding for Indigenous people to be a part of the delivery of a project, equal partnership, we would be in a better position.

Right now, as it stands, we're only getting crumbs from the table. Thank you, senators.

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

If there's one thing that we have heard about — and we've heard a lot; we've had a really good day and a half of hearings — is the consulting process, which has befuddled me. I still don't quite understand what it means. As senators, we hear that on almost every bill that in some way infringes onto Aboriginal rights or Aboriginal property. We hear about the consulting process failing. Nobody ever seems to get it right, but nobody quite knows what it is.

Could you tell us what a good consulting process would be. What does it mean to you? Maybe that would help us, because, obviously, we sure don't get it.

**Ms. Tait Day:** I could start.

**The Chair:** We'll have to be crisp on the answers.

**Ms. Tait Day:** I think what it comes down to is that, if you're looking at Indigenous people's input, then it's Indigenous people's vision and voice that must go forward. That needs to be supported by government and industry, because they're the ones that are going to be driving this. Remember, it's unceded territory, so whatever comes from Indigenous people is important, to be heard and led by Indigenous people. So the resources need to be there, a loan guarantee needs to be there. Those kinds of things need to happen so that we're driving the economy as well.

**Mr. Jones:** For me, the consulting process is about education. There's a number of things where we're involved as well as Coastal. You heard all the fears. When I spoke in Calgary last year, that's the very thing I talked about, the fear that people face in coastal British Columbia.

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

**Mme Tait Day :** Si nous n'avions ni gaz ni pétrole, il faudrait 102 barrages comme celui du Site C pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, pour atteindre l'objectif de zéro émission de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère. Ce n'est pas acceptable, parce que nous ne voulons pas tuer tous les animaux et nous ne voulons pas détruire la terre. Nous avons fait nos recherches et conclu que c'était la meilleure solution. Quand nous avons exploité le gaz naturel, tous les nôtres travaillaient sur la ligne du gazoduc. En fait, ils ont réussi à changer la façon dont le gazoduc contournait les zones sensibles et, s'il y avait suffisamment de financement pour permettre aux Autochtones de participer à la réalisation d'un projet, dans le cadre d'un partenariat égal, nous serions dans une meilleure situation.

À l'heure actuelle, nous ne recevons que des miettes. Merci, honorables sénateurs.

**Le président :** Merci beaucoup.

S'il y a une chose dont nous avons entendu parler — et nous avons entendu beaucoup de témoignages; nous avons eu une excellente journée et demie d'audiences —, c'est bien du processus de consultation, et cela m'a laissé perplexe. Je ne sais toujours pas vraiment de quoi il retourne. On nous en parle presque à chaque fois qu'un projet de loi empiète de quelque façon sur les droits ancestraux ou sur la propriété autochtone. On nous parle de l'échec du processus de consultation. Ce n'est jamais vraiment ce qu'il aurait fallu, mais personne ne sait vraiment ce que cela devrait être.

En quoi, selon vous, consisterait un bon processus de consultation? Qu'est-ce que cela veut dire pour vous? Cela nous aiderait peut-être, parce que, visiblement, nous n'y arrivons pas.

**Mme Tait Day :** Je pourrais commencer.

**Le président :** Allons droit au but dans les réponses.

**Mme Tait Day :** Au bout du compte, selon moi, si on tient compte de la participation des Autochtones, c'est leur vision et leur voix qui doivent primer. Il faut que ce soit appuyé par le gouvernement et par le secteur privé, puisque ce sont eux qui dirigeront les projets. N'oubliez pas qu'il s'agit d'un territoire non cédé et que, par conséquent, tout ce qui vient des Autochtones est important, doit être entendu et doit être dirigé par eux. Il faut donc des ressources, dont une garantie de prêt. C'est ce qui doit se passer pour que nous puissions également stimuler l'économie.

**M. Jones :** Pour moi, le processus de consultation est une forme d'éducation. Nous et les Premières Nations côtières participons à un certain nombre de choses. Vous êtes au courant de toutes nos craintes. Quand j'ai pris la parole à Calgary l'an dernier, c'est exactement ce dont j'ai parlé, la crainte

I'm not a big fan of oil and gas. I'm not a big fan of tankers. They're real, they live out there today. The way I look at it is we're like a baby in a winter storm without a diaper. We have to be very, very cautious about how we approach this because, on the north coast, we are virtually unprotected from any disaster. When I looked at Prince William Sound and the way they've operated in 1996, there was absolutely no sign of oil unless you got on the beach and started digging around to get it up. Oil always seems to manage to go back to where it comes from, no matter where you put it.

Consultation and education are the very keys to moving forward. The reason I say this is that when you're consulting with a group of people, you're better to go into ballot versus put your hand up, because you'll get a better answer that way.

The other thing is educate about the marine aspects of moving products across the ocean. Educate people on what the IMO, the International Marine Organization, is and what it does. A lot of people in the room are drawing blanks on me for just saying that. These are the things that have to be done.

The education should start from the drop of oil in the well and go on to the oil in the ship and beyond. That's the real key to it. I'll tell you some of the human nature things I ran into. I was called the village clown and shit like that. The guy who said it, his twin sister was loading the pipeline at the other end to get it to the coast. So that's the kind of human nature you run into when you're in a small community.

**The Chair:** Mr. Martin Louie, do you have anything to add?

**Mr. Louie:** It's, I guess, about projects. We're usually the last ones to hear about projects that are going to be developed. By then the consultation process is already out the door.

If any project is going to happen in our traditional land, we need to know up front. I'll give you a good example, it's a new gold mine just south of Prince George, somewhere around there. Anyway, they were just about ready to build the mine itself, until they came to Nadleh, where I come from. They wanted to offer some revenue sharing just because they figured I might go and protest. I told them, "Yes, I'll talk about revenue sharing as soon as you agree on our water policies."

Being a chief, I developed a water policy for the mine right next door to us. It polluted the water so bad, and we weren't consulted about how it was put in, how it would work. I told the

qu'éprouvent les populations côtières de la Colombie-Britannique.

Je ne suis pas grand amateur de pétrole et de gaz. Je ne suis pas non plus grand amateur de pétroliers. Mais ils sont là, ils existent. À mon avis, nous sommes comme un bébé sans couche au beau milieu d'une tempête hivernale. Nous devons être très, très prudents dans notre façon d'aborder la question parce que, sur la côte Nord, nous ne sommes pratiquement pas protégés contre une quelconque catastrophe. Dans le détroit de Prince William, où l'on a fait de l'exploitation en 1996, il n'y a absolument aucune trace de pétrole à moins de descendre sur la plage et de commencer à creuser pour le faire remonter. Le pétrole semble toujours retourner d'où il vient, où que ce soit.

La consultation et l'éducation sont les clés de l'avenir. Je dis cela parce que, quand on consulte un groupe de personnes, il vaut mieux passer par le vote secret que par le vote à main levée si l'on veut obtenir une réponse plus juste.

Il faut aussi sensibiliser les gens aux conséquences du transport transocéanique de produits pour la vie marine. Informez-les de ce qu'est et de ce que fait l'OMI, l'Organisation maritime internationale. Beaucoup de gens dans la salle me regardent avec des yeux ronds. C'est pourtant cela qu'il faut faire.

L'éducation devrait commencer par la goutte de pétrole dans le puits et aller jusqu'au pétrole dans le navire et au-delà. C'est la clé de tout. Je vais vous parler de certains aspects de la nature humaine que j'ai subis. On m'a traité de clown du village et d'autres conneries du même genre. La sœur jumelle du type qui m'a dit cela chargeait le pipeline à l'autre bout pour transporter le pétrole jusqu'à la côte. C'est la nature humaine telle qu'elle s'exprime quand on vit dans une petite communauté.

**Le président :** Monsieur Martin Louie, est-ce que vous avez quelque chose à ajouter?

**M. Louie :** Je suppose qu'il s'agit de projets. Nous sommes généralement les derniers à entendre parler des projets qui vont être réalisés. À ce stade, le processus de consultation est déjà terminé.

Si un projet doit être réalisé sur notre territoire traditionnel, nous devons le savoir dès le départ. Je vais vous donner un bon exemple. Il y a une nouvelle mine d'or juste au sud de Prince George, dans ce coin-là. De toute façon, ils étaient pratiquement prêts à construire la mine, jusqu'à ce qu'ils viennent à Nadleh, d'où je viens. Ils voulaient offrir un certain partage des recettes simplement parce qu'ils pensaient que je pourrais aller protester. Je leur ai dit : « Eh bien, on parlera de partage des recettes quand vous aurez accepté nos politiques concernant l'usage de l'eau. »

Comme je suis le chef, j'ai élaboré une politique concernant l'usage de l'eau pour la mine voisine. Elle a énormément pollué l'eau, et nous n'avons été consultés ni sur la mise en œuvre ni

company, "If you can abide by this water policy, then we can talk." The consultation part of it has to happen prior to permits. They have to come to us, asking us for permission. Then we go and sit with you guys, and we'll say, "How can we do this? How can we do this in a safe way together?" It has to be between you and us. It can't be you, and you, and you. It has to be you and us, the consultation part of it. From the point of starting any project, we're left out, right at the beginning.

**Senator Simons:** My question is for Mr. Jones.

One of the things that's really disturbed me over the course of all the testimony we've heard here and in Ottawa is I had not realized how lacking we were in marine response capacity along this coastline. One of the things that really concerns me is, in terms of C-48, that the government might pat itself on the back, say, "We've banned the big tankers," and not invest the money that we clearly need to do that marine response. That said, when we were in Prince Rupert yesterday, we had a witness who became very angry at the suggestion that Indigenous people should be involved in that response and asked why were we expecting them to put themselves at risk to deal with toxic cleanup, that that shouldn't be a duty that they take on.

What you think about what is actually required to have the appropriate cleanup response close enough that it can actually function in a timely way, even if we don't have oil tankers, even if it's just to deal with things like the *Queen of the North* and the *Nathan E. Stewart*?

**Mr. Jones:** That's a really good question. Places like the English Channel have first-class response vessels at their disposal. In a meeting with Transport Canada in my early days of research, one of the captains asked me a question: Why are you worried about oil and gas? And I said, "It's going to muck up our beach and kill our food." He said, "Well, there are 6 or 7 vessels a week going by Haida Gwaii. Any one of those vessels can kill all of you people, so you guys have to think about things like that."

If Canada makes the commitment to put a first-class response system in, we are ready to do it. We've already done the research, we've got our tugboat design from Robert Allen Ltd. in Vancouver ready to go. Where we fell short was the money, and arbitrarily handing out a \$67-million contract to a company in Halifax, like I said earlier, was a real burn to the West Coast people.

The other issue around that is our communication levels were down because, once the people went against Enbridge and it was found out that there was a number of us working for Enbridge, we were put on the outside.

sur le fonctionnement. J'ai dit à l'entreprise : « Si vous respectez cette politique concernant l'usage de l'eau, nous pouvons discuter. » La consultation doit avoir lieu avant l'attribution des permis. Il faut nous demander la permission. Ensuite, nous discutons : « Comment réaliser ce projet? Comment le faire en toute sécurité ensemble? » Il faut que cela se passe entre vous et nous, et pas seulement vous, vous et encore vous. Il faut que ce soit vous et nous, c'est le volet consultation. Nous sommes laissés pour compte dès le début des projets, dès le début.

**La sénatrice Simons :** Ma question s'adresse à M. Jones.

Quelque chose m'a vraiment troublée dans tous les témoignages que nous avons entendus ici et à Ottawa : je ne me rendais pas compte à quel point nous manquons de capacité d'intervention maritime le long de cette côte. Au sujet du projet de loi C-48, je m'inquiète vraiment du fait que le gouvernement pourrait se féliciter d'avoir banni les gros pétroliers sans se soucier d'investir l'argent dont nous avons clairement besoin pour intervenir. Cela dit, quand nous étions à Prince Rupert hier, nous avons entendu un témoin s'insurger contre l'idée que les Autochtones doivent participer à cette intervention et qui a demandé pourquoi nous nous attendions à ce qu'ils prennent des risques en participant au nettoyage de matières toxiques, car il estimait qu'ils ne devraient pas assumer cette obligation.

Que devrait-on faire, d'après vous, pour que le nettoyage se fasse dans un délai opportun, même si nous n'avons pas de pétroliers, même si c'est seulement pour faire face à des événements comme ceux qui ont été provoqués par le *Queen of the North* et par le *Nathan E. Stewart*?

**M. Jones :** C'est une très bonne question. Dans des endroits comme la Manche, des navires d'intervention de première classe sont à disposition. Au cours d'une réunion avec Transports Canada au début de mes recherches, l'un des capitaines m'avait demandé pourquoi je m'inquiétais du pétrole et du gaz. J'avais répondu : « Cela va souiller notre plage et tuer notre nourriture. » Et il a dit : « Eh bien, il y a six ou sept navires par semaine à destination d'Haida Gwaii. N'importe lequel de ces navires peut vous tuer tous, et vous devez donc aussi penser à des choses comme ça. »

Si le Canada s'engage à mettre en place un système d'intervention de première classe, nous sommes prêts à le faire. Nous avons déjà fait la recherche; Robert Allen Ltd., de Vancouver, a déjà conçu le remorqueur, prêt à partir. Mais nous avons manqué d'argent, et l'attribution arbitraire d'un contrat de 67 millions de dollars à une entreprise de Halifax a été, comme je l'ai dit tout à l'heure, un véritable coup dur pour les gens de la côte Ouest.

Par ailleurs, nos communications ont diminué parce que, quand les gens se sont opposés à Enbridge et qu'on a découvert que plusieurs d'entre nous travaillaient pour Enbridge, on nous a écartés.

I was the head navigator for the *Simushir* incident. I told the Haida and the Coast Guard people that that line was going to tighten up on the *Simushir* at 5:30 tomorrow night, as soon as I found out how fast the tugboat was going when it left Prince Rupert. I'm a coastal navigator, and I know what I'm talking about. The sad part is, in our Haida community, all of us skippers were slammed on the outside for our vision of working with Enbridge, when the whole purpose of working for Enbridge at the time was for coastal protection.

**Senator Miville-Dechêne:** I just have a small question for Ms. Theresa Tait Day. Could you explain to me what is the Matrilineal Coalition?

**Ms. Tait Day:** I would be happy to do that. The Wet'suwet'en Matrilineal Coalition formed as a response to the need for our nation to become aware of natural gas and the pipeline. We found that very little information was trickling down through the engagement with Trans Canada. They did engage with the bands, but the Wet'suwet'en Matrilineal Coalition is made up of hereditary chiefs —

**Senator Miville-Dechêne:** Women?

**Ms. Tait Day:** Women and men, as well. Wet'suwet'en and the coastal people in northwest B.C., along with Haida, are a matrilineal society. All of our children follow our clan. I'm a Frog Clan, and my traditional name is Wi'hali'yte, which means "Far Seer." All of my children would become Frog clan members, and so forth.

We have a system and we have a geographic territory. You know about the *Delgamuukw* decision; our people took that to court. Since that time, we have not been able to access any resources. Like I say, crumbs from the table is an understatement. It's just not something we have benefited from, but the rest of Canada has, because we don't have the resources. For over 150 years, our people have wanted one cent a tree, from the manufacturing of that tree as it went through the process. We wanted to get that one cent. We never did get it until the Supreme Court decision, *Delgamuukw*, but we still haven't got that one cent a tree.

**Senator Miville-Dechêne:** Thank you for your explanation.

**Senator Dasko:** I asked this question of one of the panels this morning.

The Senate has to make a decision very soon. There's not a lot of time left to deliberate. Our choices as a Senate committee are, essentially, defeat, turn this bill down; accept it; or amend it, change it.

J'étais le navigateur en chef au moment de l'incident de *Simushir*. Dès que j'ai eu connaissance de la vitesse du remorqueur au départ de Prince Rupert, j'ai prévenu les Haïdas et la Garde côtière que cette voie allait se resserrer sur l'île de *Simushir* à 17 h 30 le lendemain soir. Je suis un navigateur côtier et je sais de quoi je parle. Malheureusement, tous les capitaines de la communauté haïda ont été écartés à cause de leur façon d'envisager la collaboration avec Enbridge, alors que nous voulions à l'époque travailler pour Enbridge précisément pour protéger les côtes.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** J'ai une petite question pour Mme Theresa Tait Day. Pourriez-vous m'expliquer ce qu'est la Coalition matrilineaire?

**Mme Tait Day :** Avec plaisir. La Coalition matrilineaire des Wet'suwet'en a été formée parce qu'il fallait que notre pays prenne conscience des problèmes liés au gaz naturel et au pipeline. Nous avons constaté que très peu d'information filtrait des discussions avec Trans Canada. Ils ont communiqué avec les bandes, mais la Coalition matrilineaire des Wet'suwet'en est composée de chefs héréditaires...

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Des femmes?

**Mme Tait Day :** Des femmes, et des hommes aussi. Les Wet'suwet'en et les populations côtières du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, ainsi que les Haïdas, forment une société matrilineaire. Tous nos enfants suivent notre clan. Je suis du clan de la grenouille, et mon nom traditionnel est Wi'Hali'yte, ce qui signifie « qui voit loin ». Tous mes enfants deviennent membres du clan de la grenouille, et ainsi de suite.

Nous avons un système et nous avons un territoire géographique. Vous êtes au courant de l'arrêt *Delgamuukw*; notre peuple a porté l'affaire devant les tribunaux. Depuis ce temps, nous n'avons eu accès à aucune ressource. Quand on parle de miettes de la table, c'est un euphémisme. Nous n'en avons tout simplement pas profité, mais le reste du Canada, oui, parce que nous n'avons pas les ressources nécessaires. Depuis plus de 150 ans, les nôtres demandent un cent par arbre, depuis sa fabrication et tout au long du processus. Nous voulions obtenir cet argent. Nous ne l'avons jamais obtenu avant l'arrêt *Delgamuukw* de la Cour suprême, mais nous ne l'avons toujours pas.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Merci de votre explication.

**La sénatrice Dasko :** J'ai posé cette question à un des témoins ce matin.

Le Sénat doit prendre une décision très bientôt. Il ne reste pas beaucoup de temps pour délibérer. Comme comité sénatorial, nous avons un choix clair : rejeter le projet de loi, l'accepter ou l'amender, le modifier.

Can I ask each of you which of those — I think I know that one of them is off the table — options do you think we should take? If you're going to say amend, please say what you would amend. Thank you.

**Ms. Tait Day:** I would say amend, and I would ask this question, because we as a coalition have gone around the block about this question: What do we do, and how do we become involved? What is our place?

We came up with this question: Can they amend Bill C-48 to go back to the drawing board, in effect, to look at how oil is shipped? For example, can they not put oil in pods and put them on the tankers? In the event that there is a hole in the ship, the oil is not going to drain out. It's going to be protected by these pods, like pods of milk, if you will, in a plastic container. So if the ship goes down, you can always retrieve these pods. It's that kind of innovative thinking that needs to be talked about. I would say let's amend it and go back to the drawing board, and then have industry look at alternative ways of shipping.

We do have to get it to market. I would be in favour of it for another reason. Recently we met with Vivian Krause. Vivian Krause is a person who has looked at following the money and how the Rockefeller Foundation has managed to land-lock oil and gas in this country. It is costing us taxpayers, \$2.2 billion for gas alone in this country. So we're subsidizing the U.S. because they have landlocked oil and gas and prevented it from going to China. We want to get our natural gas to China to mitigate the problems with the pollution that we're facing from there. That's my yes and no.

**Mr. Jones:** Number one, this would be the only moratorium in the world, if it was passed. Number two, personally, amendments would work, such as excluding them from places like Douglas Channel. In the research that I did from Kitimat to a relief spot off Langara Island, on the northwest coast of Haida Gwaii, which was 258 nautical miles, I proposed Nasoga, which would be 118 nautical miles to the same point.

The Robert Allan report on the Strait of Juan de Fuca says that 25,000 ships a year go in there. It's 10 nautical miles across the Strait of Juan de Fuca and 10 nautical miles across the Singapore Strait, but the Singapore Strait gets 70,000 ships a year.

I don't think amending would work, but we have to be mindful that it's a safer option than the Strait of Juan de Fuca. If a ship wrecked off Sheringham Point, which is on the southwest corner of Vancouver Island, we would be still affected by the oil, and we're 411 nautical miles from that point.

Puis-je demander à chacun d'entre vous laquelle de ces options — je crois savoir que l'une d'elles n'est pas sur la table — nous devrions adopter? Si vous souhaitez des modifications, dites-nous lesquelles. Merci.

**Mme Tait Day :** Je dirais qu'il faut modifier; et je voudrais poser la question suivante, parce que la coalition en a déjà fait le tour : que faire et comment participer? Quelle est notre place?

Nous nous sommes demandé s'il était possible d'amender le projet de loi C-48 au point de le renvoyer à la planche à dessin pour qu'on examine la façon dont le pétrole est expédié. Est-ce que, par exemple, on pourrait mettre du pétrole dans des capsules et les embarquer sur les pétroliers? S'il y a un trou dans le navire, le pétrole ne se déversera pas. Il sera protégé par ces capsules, comme des capsules de lait, si on veut, dans un contenant de plastique. Donc, si le navire sombre, on peut toujours récupérer les capsules. C'est le genre de réflexion novatrice dont il faut parler. Je dirais qu'il faut modifier le projet de loi et retourner à la planche à dessin, puis demander au secteur privé d'envisager d'autres modes d'expédition.

Nous devons commercialiser ces moyens. J'y serais favorable pour une autre raison. Récemment, nous avons rencontré Vivian Krause. C'est une personne qui s'est intéressée au suivi de l'argent et à la façon dont la Fondation Rockefeller a réussi à enclaver le pétrole et le gaz dans ce pays. Cela coûte 2,2 milliards de dollars aux contribuables de ce pays pour l'essence seulement. Autrement dit, nous subventionnons les États-Unis parce qu'ils ont enclavé du pétrole et du gaz et empêché qu'ils soient expédiés en Chine. Nous voulons acheminer notre gaz naturel vers la Chine pour atténuer les problèmes de pollution auxquels nous sommes confrontés à cause d'elle. C'est mon oui et mon non.

**M. Jones :** Premièrement, si c'était adopté, ce serait le seul moratoire au monde. Deuxièmement, je crois personnellement que les amendements fonctionneraient, par exemple si on prévoit l'exclusion d'endroits comme le chenal Douglas. Dans le cadre de mes recherches de Kitimat à un point de secours au large de l'île Langara, sur la côte Nord-Ouest de Haida Gwaii, soit 258 milles nautiques, j'ai proposé Nasoga, soit 118 milles nautiques jusqu'au même point.

Selon le rapport de Robert Allan sur le détroit de Juan de Fuca, 25 000 navires passent par là chaque année. Le détroit de Juan de Fuca fait 10 milles nautiques de largeur, comme le détroit de Singapour, mais ce sont 70 000 navires par an qui passent par ce dernier.

Je ne pense pas qu'un amendement serait efficace, mais nous devons garder à l'esprit que c'est une option plus sûre que le détroit de Juan de Fuca. Si un navire faisait naufrage au large de Sheringham Point, au sud-ouest de l'île de Vancouver, nous serions quand même touchés par le pétrole, et pourtant nous sommes à 411 milles nautiques de cet endroit.

There's no safe place in B.C., if it happens down there.

**The Chair:** Does that mean you're opposed to it, or you're for it? I'm not quite sure.

**Mr. Jones:** No, the bill is not going to help the coast of British Columbia, period.

**The Chair:** Thank you. Mr. Louie?

**Mr. Louie:** Before the first reading, I was saying that we need to get the Aboriginal people involved so we don't get into a situation like this. Amending it, I don't know how it's going to make a lot of difference, unless you amend it in our house. Talking about our house and how we do business, if you could amend it according to that process, then we'd know that it's safe, we'd know that it's equitable, and we'd know that everybody will benefit. That's the only thing I can say.

**Senator Patterson:** Thank you, witnesses. It's great to see Mr. Jones and Ms. Tait again.

Mr. Jones, I'm very impressed with your sailing experience and your fishing experience in all parts of the world. You mentioned that these sensitive areas have corridors, if I understood you right. Could you tell us how these corridors work and whether that could be an option for the north coast to improve safety?

**Mr. Jones:** Whether we have tankers or not, those corridors should be in place all over British Columbia. Right now, in the Strait of Juan de Fuca, which is shared with the United States of America, there is a shipping corridor. It runs and it splits in the Haro Strait to go down to Puget Sound, and it also goes right into Vancouver Harbour.

If you look at a chart of Vancouver Harbour, you'll see the shipping corridor is very clear there. Believe me, it is a dangerous place for a small vessel, and I owned a 66-foot seine boat. I've actually owned two of them. At the same time, you have marine traffic and everything there. The communication systems for marine traffic in the corridors do work for the major ships that do transit the areas. They are very well laid out and very well monitored.

Vancouver, being the metropolis it is and given the size of the harbour, has 12,500 boats going into the Greater Vancouver Area. They have all the tugboats and the facilities to ensure that they can mitigate any risk and they work together to ensure the safety of transportation for any products that come out of there, whether they be oils, powders, or organic peroxides and stuff, which is a large family of very dangerous cargo.

**Senator Gagné:** Mr. Veldman, a specialist and international hydro technical consultant in pipelines, mines, and infrastructure, appeared as a witness in March in Ottawa. He was saying that, if

En cas d'accident, il n'y a pas d'endroit sûr en Colombie-Britannique.

**Le président :** Est-ce que cela veut dire que vous êtes contre ou que vous êtes pour? Je ne suis pas très sûr.

**M. Jones :** Non, le projet de loi ne fait rien pour aider la côte de la Colombie-Britannique, point final.

**Le président :** Merci. Monsieur Louie?

**M. Louie :** Avant la première lecture, je disais qu'il faut faire participer les Autochtones pour ne pas se retrouver dans ce genre de situation. Je ne vois pas en quoi le fait de le modifier changerait grand-chose, à moins que vous ne le fassiez chez nous. Puisqu'on parle de notre maison et de la façon dont nous faisons les choses, si vous pouviez le modifier selon ce processus, nous saurions que c'est sûr, que c'est équitable et que tout le monde en bénéficierait. C'est tout ce que je peux dire.

**Le sénateur Patterson :** Merci aux témoins. C'est un plaisir de revoir M. Jones et Mme Tait.

Monsieur Jones, je suis très impressionné par votre expérience de la voile et de la pêche dans toutes les régions du monde. Si j'ai bien compris ce que vous avez dit, ces zones sensibles ont des corridors. Pourriez-vous nous dire comment fonctionnent ces corridors et si cela permettrait d'améliorer la sécurité sur la côte Nord?

**M. Jones :** Qu'il y ait ou non des pétroliers, ces corridors devraient être en place partout en Colombie-Britannique. À l'heure actuelle, dans le détroit de Juan de Fuca, partagé avec les États-Unis d'Amérique, il y a un corridor de navigation. Il coule et se divise dans le détroit de Haro pour descendre jusqu'à Puget Sound, et il va aussi jusqu'au port de Vancouver.

Si vous regardez une carte du port de Vancouver, vous verrez que le corridor de navigation y est très clair. J'ai été propriétaire d'un senneur de 66 pieds alors, croyez-moi, c'est un endroit dangereux pour un petit bateau. En fait, j'en ai possédé deux. En même temps, il y a le trafic maritime et tout le reste. Les systèmes de communication pour le trafic maritime dans les corridors fonctionnent pour les grands navires qui traversent les zones. Ils sont très bien conçus et très bien surveillés.

Vancouver étant la métropole, et compte tenu de la taille du port, 12 500 bateaux entrent dans la région du Grand Vancouver. Ils ont tous les remorqueurs et toutes les installations pour s'assurer qu'ils peuvent atténuer les risques, et ils travaillent ensemble pour assurer la sécurité du transport de tous les produits qui en sortent, qu'il s'agisse d'huiles, de poudres, de peroxydes organiques ou d'autres choses, ce qui est une grande famille de marchandises très dangereuses.

**La sénatrice Gagné :** M. Veldman, spécialiste et expert-conseil international en technologie hydrologique dans le domaine des pipelines, des mines et de l'infrastructure, a

oil tankers were allowed to come to port on the West Coast, you would probably be able to support the marine response capacity, and that it would probably make things safer. That comes from that witness.

I would like your comments on that, Mr. Jones.

**Mr. Jones:** One of the things that would work is having community advisory involvement. Talking about the northwest coast, we have some really bad weather out there, believe me. When you can see a 60-foot boat just about standing on end or a wave breaking over your deck, it's pretty scary. A large ship full of fluid, no matter what it is, powders, whatever, those boats are specially designed. They don't look good when they're moving across the ocean.

I think community involvement in developing regulations would allow industry and government to move forward more comfortably, and allow the community more comfort about what's going on. Once you break away from the Dixon Entrance and get out into the Pacific Ocean, it's a whole different story. You have a fair amount of protection in Dixon Entrance. You also have in that area one of the highest food-valued areas of the Haida people, both in the United States and in Canada. So if anything happens there, we have to be involved. There is no leaving us on the sideline, zero.

The sad part is we need education now for our younger people. As you heard in the Prince Rupert session yesterday, our fishermen have an average age of 65 in most communities. I'm 67, and my fishing partner is 64, and there are no kids following us. All I'm doing is food fishing, so we're losing touch with the ocean, and that could be disastrous if something were to happen in my lifetime as a leader and an employer in our community.

**Senator MacDonald:** Thank you to all three of you; it's been a great discussion. I think I'll direct my questions to Mr. Jones. I have to tell you something. I grew up in a house, with a kitchen table that was full of people like you. On my father's side, they all sailed for a living, captains, merchant captains, captains in the Coast Guard and the DFO. A lot of fishing on my mother's side, too, but the big difference is that there were more drownings on my mother's side. Fishing was always a more dangerous profession.

You talked about how you know this coast and you know how to respond to problems. Senator Simons raised spill response units, but I want to pursue it a bit. I don't see any reason why industry can't be leaned on, if industry wants to come in here and put pipelines in or export product, why can't industry be more involved in setting up these spill response units? Do we

témoigné en mars à Ottawa. Il a dit que si on permettait aux pétroliers de mouiller dans les ports de la côte Ouest, vous seriez probablement en mesure de soutenir la capacité d'intervention maritime et que cela rendrait probablement les choses plus sécuritaires. C'est ce qu'il a dit.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez, monsieur Jones.

**M. Jones :** L'une des choses qui fonctionneraient, c'est la participation de conseillers communautaires. Pour ce qui est de la côte Nord-Ouest, nous avons vraiment du mauvais temps là-bas, croyez-moi. Quand vous pouvez voir un bateau de 60 pieds pratiquement à la verticale ou une vague qui déferle sur votre pont, c'est assez effrayant. Un grand navire plein de liquide, peu importe ce que c'est, des poudres, peu importe, ces bateaux sont spécialement conçus. Ils ne paraissent pas rassurants lorsqu'ils traversent l'océan.

Je pense que la participation de la collectivité à l'élaboration des règlements permettrait à l'industrie et au gouvernement d'être plus à l'aise pour aller de l'avant, tout en rassurant la collectivité sur ce qui se passe. Une fois qu'on s'éloigne de l'entrée Dixon et qu'on entre dans l'océan Pacifique, c'est une tout autre histoire. L'entrée Dixon est assez bien protégée. Cette région est également l'une des régions les plus prisées par les Haïdas, tant aux États-Unis qu'au Canada. Donc, si quelque chose se passe là-bas, nous devons intervenir. Il n'est pas question que nous soyons des spectateurs, absolument pas.

Ce qui est triste, c'est que nous avons besoin d'éduquer nos plus jeunes dès maintenant. Comme vous l'avez entendu à la séance de Prince Rupert hier, nos pêcheurs ont en moyenne 65 ans dans la plupart des collectivités. J'ai 67 ans, et mon partenaire de pêche en a 64, et il n'y a pas d'enfants qui nous suivent. Tout ce que je fais, c'est de la pêche de subsistance, alors nous perdons le contact avec l'océan, et cela pourrait être désastreux si quelque chose se produisait de mon vivant comme dirigeant et employeur dans notre collectivité.

**Le sénateur MacDonald :** Merci à vous trois; ce fut une excellente discussion. Je pense que mes questions s'adressent à M. Jones. Je dois vous dire une chose. J'ai grandi dans une maison, avec une table de cuisine remplie de gens comme vous. Du côté de mon père, ils ont tous navigué pour gagner leur pain, des capitaines, des capitaines de navires marchands, des capitaines de la Garde côtière et du ministère des Pêches et des Océans. Il se faisait beaucoup de pêche du côté de ma mère aussi, mais la grande différence, c'est qu'il y avait plus de noyades du côté de ma mère. La pêche a toujours été une profession plus dangereuse.

Vous avez dit que vous connaissez cette côte et que vous savez comment réagir aux problèmes. La sénatrice Simons a parlé des unités d'intervention en cas de déversement, mais j'aimerais approfondir un peu la question. Je ne vois aucune raison pour laquelle on ne peut pas s'appuyer sur l'industrie, si elle veut venir ici et installer des pipelines ou exporter des produits.

need more spill response units along this coast anyway, and where should they be? Secondly, do we have enough compulsory pilotage areas on the coast here? Should there be more?

**Mr. Jones:** For the spill response areas, there's no reason why we cannot follow the model of our regional advisory councils of both Cook Inlet and Prince William Sound. That would be a real valuable training, to learn from the people with the greatest experience.

For the pilotage areas, for large oil-laden tankers that will be moving around the coastline, I believe we would have to see some pilotage extended out to beyond where they are now. Right now, they're all regulated to the surf line, which is three miles offshore. It would be no problem to extend it to a release point of, say, 60 miles off the mainland, to the Pacific Ocean. That could be doable.

Enbridge gave us \$213 million to develop spill response, too. We had 32 First Nations involved with Enbridge. We were in the process of signing the thirty third when Mr. Trudeau announced on November 19, 2016, that the Great Bear Rainforest and the Douglas Channel are no places for tankers.

Saying that about the Douglas Channel meant the Kitimat would not be the port. Two months after I left Enbridge, I delivered them a letter saying that Kitimat is not the port, and it came with two maps showing the distances to tanker release and the routes, and why.

When I spoke at the JRP in 2012, my concern was about the route, so the pilotages are very important. We have to ensure that maximum measures are put in place for the safety of our oceans, ports and coastlines.

**Ms. Tait Day:** If I could just add to that, we've had several discussions about this as well. One of the suggestions was that there should be a billion-dollar bond put on the companies that use the coast ways, so that Indigenous people have access to that. Again, it's important that relationships with Indigenous people be on an equal footing, so that we're not giving away little bits piecemeal. We need to have control of the coast and, in order to do that, we need the funding to make sure that that's going to happen.

**The Chair:** We have one question from Senator Cormier, and then we'll finish this session.

Pourquoi l'industrie ne pourrait-elle pas participer davantage à la mise sur pied de ces unités d'intervention en cas de déversement? Avons-nous besoin de plus d'unités d'intervention en cas de déversement le long de la côte de toute façon, et où devraient-elles se trouver? Deuxièmement, y a-t-il suffisamment de zones de pilotage obligatoire sur la côte? Devrait-il y en avoir plus?

**M. Jones :** Pour ce qui est des zones d'intervention en cas de déversement, il n'y a aucune raison pour que nous ne puissions pas suivre le modèle de nos conseils consultatifs régionaux de Cook Inlet et de Prince William Sound. Ce serait une formation très utile d'apprendre des gens qui ont la plus grande expérience.

Quant aux zones de pilotage, pour les gros pétroliers chargés de pétrole qui se déplaceront le long de la côte, je crois qu'il faudrait étendre le pilotage au-delà de ce qu'il est actuellement. À l'heure actuelle, elles sont toutes réglementées jusqu'à la ligne de démarcation, qui se trouve à 3 milles au large. Il ne serait pas difficile de l'étendre à un point de libération situé, disons, à 60 milles au large du continent, dans l'océan Pacifique. Cela pourrait être faisable.

Enbridge nous a également donné 213 millions de dollars pour mettre en place des mesures d'intervention en cas de déversement. Trente-deux Premières Nations ont collaboré avec Enbridge. Nous étions en train de signer le trente-troisième lorsque M. Trudeau a annoncé, le 19 novembre 2016, que la forêt pluviale de Great Bear et le chenal Douglas ne sont pas des endroits où peuvent se rendre des pétroliers.

Dire cela au sujet du chenal Douglas signifiait que Kitimat ne serait pas le port. Deux mois après mon départ d'Enbridge, je leur ai remis une lettre dans laquelle je disais que Kitimat n'était pas le port, et j'avais joint deux cartes qui indiquaient les distances jusqu'au point de libération des pétroliers et les itinéraires, ainsi que les raisons.

Lorsque j'ai pris la parole à la CEC en 2012, ma préoccupation concernait la route de navigation, alors le pilotage est très important. Nous devons veiller à ce que des mesures maximales soient mises en place pour assurer la sécurité de nos océans, de nos ports et de nos côtes.

**Mme Tait Day :** Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, nous avons également eu plusieurs discussions à ce sujet. L'une des suggestions était d'exiger un cautionnement d'un milliard de dollars de la part des entreprises qui utilisent les voies côtières, afin que les peuples autochtones y aient accès. Encore une fois, il est important que les relations avec les peuples autochtones soient sur un pied d'égalité, afin qu'on ne nous donne pas des miettes. Nous devons avoir le contrôle de la côte et, pour ce faire, nous avons besoin du financement nécessaire pour nous en assurer.

**Le président :** Le sénateur Cormier a une question à poser, puis nous terminerons la séance.



**Senator Cormier:** Mr. Chair, my question follows on Senator Dakso's question around amendment, because, of course, we will have to decide on this bill pretty soon.

Considering the lack of consultation with First Nations — they should have been there from the beginning of this whole process — and considering the technology evolution, there are going to be changes, new technologies, do you think that if a periodic revision obligation were included in the bill, that would help to continue the conversation, the consultation process with First Nations? The government would have to periodically revisit the act. I would like to hear your views on that one.

**Ms. Tait Day:** Again, what would satisfy Indigenous people is the recognition of their right to self-determination. In that recognition is the right to manage the lands along with industry and government. It's flipping that idea on its head, where the Aboriginal people are the leaders and you are the supporters. That's how I would answer.

**Mr. Louie:** I just need to add to that. You talk about the bonds, you talk about many things and you talk about time limits, which is one of the things that I was really interested in. With any project there should be plans to revisit no matter what. Even the legislation has to be revisited, because technology does take over. There's no doubt about it. We've got electric cars running around out there; I don't know how much longer we'll need gas and oil.

The bill needs to be amended and revisited every few years, to see how effective it is, whether it was or wasn't effective. It has to be open, because things do change. People do change. It has to be for the better of Canada.

**Senator MacDonald:** Just one quick remark for the captain. My uncles, when it comes to getting to sleep, their drug of choice was always dark rum. That was their preference.

**The Chair:** Mr. Jones, would you like to answer Senator Cormier's question?

**Mr. Jones:** The consultation process has to be an integral part of moving forward. Depending on which way this bill goes, you guys may say, "Okay, we're going to go with the moratorium, we're shutting her down." There's no need for consultation.

It's pretty much like when we talk about the Eagle Spirit concept of an energy corridor. When I reviewed that and studied what they were doing with it, I thought it was absolutely brilliant. You could put redundancy systems in wherever there are sensitive areas to ensure that anything that happens in that area would be contained. It was just absolutely brilliant. It has to

**Le sénateur Cormier :** Monsieur le président, ma question fait suite à celle de la sénatrice Dakso au sujet des amendements, parce que, bien sûr, nous devons nous prononcer sur le projet de loi très bientôt.

Compte tenu du manque de consultation avec les Premières Nations — elles auraient dû être là dès le début du processus — et compte tenu de l'évolution de la technologie, il va y avoir des changements, de nouvelles technologies, pensez-vous que si une obligation de révision périodique était incluse dans le projet de loi, cela aiderait à poursuivre le dialogue, le processus de consultation avec les Premières Nations? Le gouvernement devrait-il revoir périodiquement la loi. J'aimerais vous entendre là-dessus.

**Mme Tait Day :** Encore une fois, ce qui satisferait les peuples autochtones, c'est la reconnaissance de leur droit à l'autodétermination. Cette reconnaissance est le droit de gérer les terres avec l'industrie et le gouvernement. Cela revient à faire l'inverse de cette idée, c'est-à-dire que les Autochtones dirigent et que vous les appuyez. Voilà ce que je répondrais.

**M. Louie :** J'aimerais ajouter quelque chose. Vous parlez de cautionnement, vous parlez de bien des choses et vous parlez de délais, ce qui m'intéressait beaucoup. Dans tout projet, il devrait y avoir des plans de réexamen, peu importe ce qui arrive. Même la loi doit être revue, parce que la technologie prend le dessus. Cela ne fait aucun doute. Nous avons des voitures électriques qui circulent sur nos routes; je ne sais pas combien de temps encore nous aurons besoin de gaz et de pétrole.

Le projet de loi doit être modifié et revu tous les deux ou trois ans pour voir s'il est efficace ou non. Il faut que ce soit ouvert, parce que les choses changent. Les gens changent. Il faut que ce soit pour le bien du Canada.

**Le sénateur MacDonald :** Juste une petite remarque pour le capitaine. Quand arrivait le moment de se mettre au lit, la drogue de prédilection de mes oncles était toujours du rhum brun. C'était leur préférence.

**Le président :** Monsieur Jones, voulez-vous répondre à la question du sénateur Cormier?

**M. Jones :** Le processus de consultation doit faire partie intégrante des prochaines étapes. Selon l'orientation que prendra le projet de loi, vous pourriez dire : « D'accord, nous allons aller de l'avant avec le moratoire, nous y mettons un terme. » Il n'est pas nécessaire de tenir des consultations.

C'est un peu comme lorsque nous parlons du concept de corridor énergétique d'Eagle Spirit. Lorsque j'ai examiné cela et que j'ai étudié ce qu'ils faisaient avec ce concept, j'ai trouvé que c'était absolument génial. Vous pourriez installer des systèmes de redondance partout où il y a des zones sensibles pour vous assurer que tout ce qui se passe dans cette zone est contenu.

be the same way when it reaches tidewater and beyond. We have to make sure that the facilities that we need when this ship leaves this port are there to ensure the safe departure of a laden ship, no matter what's on it.

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

In the spirit of reconciliation, Senator Miville-Dechêne will chair the next session.

**Senator Julie Miville-Dechêne** (*Deputy Chair*) in the chair.

**The Deputy Chair:** We are pleased to welcome, from SkeenaWild Conservation Trust, Greg Knox, executive director; from The North Matters, Mr. Steven Simons; from the Raincoast Conservation Foundation, Mr. Kyle Artelle, research scientist; and from Douglas Channel Watch, Mr. Dave Shannon, retired engineer.

We will now hear from witnesses. I ask that each of you speak for five minutes, because if you are too long we won't have time for answers.

**Greg Knox, Executive Director, SkeenaWild Conservation Trust:** Thank you very much, senators, for allowing me to speak. I know it was last minute, and I have done my best to get my presentation together on short notice.

My name is Greg Knox, and I have lived in this area for almost 20 years. I moved here because the area is pretty special in terms of the wilderness opportunities it offers and the cultures that exist here in terms of Indigenous cultures and the communities. They're wonderful communities to live in. I am raising a family here, and this is now my home. About 12 years ago, I became the executive director of SkeenaWild Conservation Trust. We're a salmon conservation organization that was put together by people in the region who care about the wild rivers, the fish and the sustainability of our communities.

As I mentioned, this area is unique, and that's what drew me here. It is unique on a global scale. The Skeena is one of the last large intact salmon watersheds in the world. It's a place where people from all over the world come to fish and enjoy the outdoors. We have the largest, physically by size, salmon in the world, world-record caught Chinook salmon, steelhead, Coho salmon, and it is just a Mecca for sport fishing. It is also, of course, important for Indigenous cultures, as you've heard, and it supports a large industry, about \$110-million industry, every year.

C'était absolument brillant. Il faut que ce soit la même chose lorsqu'il atteint l'eau de marée et au-delà. Nous devons nous assurer que les installations dont nous avons besoin lorsque ce navire quitte le port sont là pour assurer le départ en toute sécurité d'un navire chargé, peu importe ce qu'il transporte.

**Le président :** Merci beaucoup aux témoins. C'était très intéressant.

Dans un esprit de réconciliation, la sénatrice Miville-Dechêne présidera la prochaine séance.

**La sénatrice Julie Miville-Dechêne** (*vice-présidente*) occupe le fauteuil.

**La vice-présidente :** Nous avons le plaisir d'accueillir Greg Knox, directeur général de SkeenaWild Conservation Trust; de The North Matters, M. Steven Simons; de la Raincoast Conservation Foundation, M. Kyle Artelle, chercheur scientifique; et de Douglas Channel Watch, M. Dave Shannon, ingénieur à la retraite.

Nous allons maintenant entendre les témoins. Je demande à chacun de vous de parler pendant cinq minutes, sinon nous n'aurons pas le temps pour les questions et les réponses.

**Greg Knox, directeur général, SkeenaWild Conservation Trust :** Merci beaucoup, honorables sénateurs, de me permettre de prendre la parole. Je sais que c'était à la dernière minute, et j'ai fait de mon mieux pour préparer mon exposé à court préavis.

Je m'appelle Greg Knox, et je vis dans la région depuis près de 20 ans. J'ai déménagé ici parce que la région est assez spéciale en ce qui concerne les possibilités qu'elle offre en milieu sauvage et les cultures qui existent ici pour ce qui est des cultures autochtones et des collectivités. Ce sont des collectivités où il fait bon vivre. J'élève une famille ici, et c'est maintenant chez moi. Il y a environ 12 ans, je suis devenu directeur général de SkeenaWild Conservation Trust. Nous sommes une organisation de conservation du saumon qui a été créée par des gens de la région qui se soucient des rivières sauvages, du poisson et de la durabilité de nos collectivités.

Comme je l'ai mentionné, cette région est unique, et c'est ce qui m'a attiré ici. Elle est unique à l'échelle mondiale. La rivière Skeena est l'un des derniers grands bassins hydrographiques de saumon intacts au monde. C'est un endroit où les gens du monde entier viennent pêcher et profiter du plein air. Nous avons le plus grand saumon au monde, de par sa taille, le saumon quinnat, le saumon arc-en-ciel, le saumon coho, et il s'agit simplement de la Mecque de la pêche sportive. C'est aussi, bien sûr, important pour les cultures autochtones, comme vous l'avez entendu, et cela soutient une grande industrie, une industrie d'environ 110 millions de dollars, chaque année.

It is the region of the Great Bear Rainforest. The region has been protected over many years because of the unique values in the Great Bear Rainforest. It's a large, intact, coastal temperate rainforest which, if you imagine a tropical rainforest, it has similar incredibly important ecological values. It supports a really rich diversity of species, as does the marine system surrounding it. That is what makes it so unique. It's not only these terrestrial systems, these land systems, where we have incredible rainforest, but also the marine system interacts with that. The salmon that enter the rivers actually deliver nutrients upstream and enrich the trees and other organisms upriver. It's a really unique system on the Earth.

The area is also extremely rugged. If you can imagine the country of Canada, it's vast and diverse, and we have a lot of rugged and remote places, but this particular region is really remote. If we were to ask anyone to think of a really rugged place, this would be one of them for sure. The coastal mountain range is very steep, with high mountains up to over 10,000 feet high. There is lots of snow, glaciers, it's extremely difficult terrain.

The marine system off our coast is known for heavy storms and is considered one of the stormiest seaways in the world, especially Hecate Strait. The ruggedness and remoteness this place means that it is particularly at risk because of the challenges that come with both navigation and pipelines or rail, but also because of the weather and the remoteness of getting out there if something happens. In the winter, trying to get access to a pipeline that's broken is extremely difficult in this terrain. Getting out on the coast in the winter is also extremely difficult.

What's at risk? Well, three million to 10 million salmon in the Skeena return every year to this particular watershed, this river that flows past us here. There are also tens of millions more salmon in the Great Bear Rainforest that feed the system, that feed these rich commercial and First Nations sport fisheries. It brings in \$400 million alone in economic value from the north and central coast to commercial fisheries, and many hundreds of millions more in tourism and recreation.

Of course, we talk a lot about the tankers because it's a tanker bill, but it's also at risk from the transport of oil through pipelines and potentially by rail. This isn't an abstract idea. Just north of here in Prince William Sound, we saw the *Exxon Valdez* run aground 30 years ago and the devastation that that brought. Fisheries were shut down for a long time. It took two decades for those communities up there to get compensation. All species were heavily impacted; 2,000 sea otters were killed; 300 harbour

C'est la région de la forêt pluviale de Great Bear. La région a été protégée pendant de nombreuses années en raison des valeurs uniques de la forêt pluviale de Great Bear. C'est une grande forêt pluviale tempérée, côtière, intacte qui, si vous imaginez une forêt tropicale, a des valeurs écologiques similaires incroyablement importantes. Elle soutient une très riche diversité d'espèces, tout comme le système marin qui l'entoure. C'est ce qui la rend si unique. Ce ne sont pas seulement les systèmes terrestres, les systèmes topographiques, où nous avons une forêt pluviale incroyable, mais aussi le système marin qui interagit avec cela. Les saumons qui pénètrent dans les rivières apportent des nutriments en amont et enrichissent les arbres et d'autres organismes en amont. C'est un système vraiment unique sur Terre.

La région est également extrêmement accidentée. Si vous pouvez imaginer le pays du Canada, il est vaste et diversifié, et nous avons beaucoup d'endroits sauvages et éloignés, mais cette région-ci est vraiment éloignée. Si nous demandions à quelqu'un de penser à un endroit vraiment accidenté, ce serait certainement l'un d'entre eux. La chaîne de montagnes côtières est très abrupte, avec de hautes montagnes jusqu'à plus de 10 000 pieds de hauteur. Il y a beaucoup de neige, des glaciers, c'est un terrain extrêmement difficile.

Le système maritime au large de nos côtes est connu pour ses fortes tempêtes et est considéré comme l'une des voies maritimes les plus orageuses au monde, surtout dans le détroit d'Hecate. La rugosité et l'éloignement de cet endroit font en sorte qu'il est particulièrement à risque en raison des défis que posent la navigation et les pipelines ou les chemins de fer, mais aussi en raison des conditions météorologiques et de l'éloignement si quelque chose se produit. En hiver, il est extrêmement difficile d'avoir accès à un pipeline endommagé sur ce terrain. Il est également extrêmement difficile de se rendre sur la côte en hiver.

Qu'est-ce qui est à risque? Eh bien, de 3 à 10 millions de saumons de la Skeena retournent chaque année dans ce bassin versant particulier, cette rivière qui coule ici. Il y a aussi des dizaines de millions de saumons de plus dans la forêt pluviale de Great Bear qui alimentent le système, qui alimentent ces riches pêches commerciales et sportives des Premières Nations. Sur le plan économique, la pêche commerciale dans le Nord et le Centre de la côte rapporte à elle seule 400 millions de dollars, sans compter les centaines de millions de dollars de plus en tourisme et en loisirs.

Bien sûr, nous parlons beaucoup des pétroliers parce qu'il s'agit d'un projet de loi sur les pétroliers, mais le transport du pétrole par pipeline et peut-être par train est également à risque. Ce n'est pas une idée abstraite. Juste au nord d'ici, dans le golfe du Prince William, nous avons vu l'*Exxon Valdez* s'échouer il y a 30 ans et nous avons vu la dévastation qui en a résulté. Les pêches ont été fermées pendant longtemps. Il a fallu deux décennies pour que ces collectivités obtiennent une

seals; 40 per cent of two pods of killer whales were decimated; a quarter million seabirds were killed; beaches were coated and contaminated. There is still oil there; you just have to dig a few inches under the surface, and you will find oil still there. Fifteen thousand kilometres of coastline were impacted from that spill.

Those are the sorts of concerns that we are bringing forward here as communities that depend on the ocean, depend on these rivers for the health of our communities and the health of our lives, our quality of life. This is where we take our children in our spare time.

**The Deputy Chair:** You are approaching minute five, so if you could conclude.

**Mr. Knox:** The biggest problem is we just can't clean it up; 15 per cent isn't good enough. That 15 per cent is world class, and that leaves 85 per cent or more of the oil in the water. That just isn't good enough.

We hear a lot about safety, but if things are so safe why do these accidents keep happening? They keep happening, and we talk about all the technical fixes that we can have to prevent spills, but these things just keep happening.

Climate change is real. We're seeing it here in the Skeena. I won't go into that, but it is, and it's really devastating to our salmon and our communities. This region has fought for this tanker ban for 40 years. There was an informal tanker ban in place for a long time, still is, and our communities have a history of standing up for it because this place is incredibly special to us, and we're not going anywhere. We're going to be here for a long time.

**The Deputy Chair:** Thank you very much, Mr. Knox.

Mr. Simons.

**Steven Simons, The North Matters:** Good afternoon. My name is Steven Simons, and I am here representing the citizens' association The North Matters.

Before I start, I wish to thank the senators for providing citizens the opportunity to speak to Bill C-48. It's an important consultation, and I'm sure that it's attracted many voices and points of view.

The North Matters is a grassroots citizens' movement started in Kitimat, B.C., by a group of motivated and concerned local citizens, and their mission statement is "Building Strength in

indemnisation. Toutes les espèces ont été durement touchées; 2 000 loutres de mer ont été tuées; 300 phoques communs; 40 p. 100 de deux groupes d'épaulards ont été décimés; un quart de million d'oiseaux de mer ont été tués; les plages étaient couvertes et contaminées. Il y a encore du pétrole là-bas; il suffit de creuser quelques pouces sous la surface, et vous y trouverez encore du pétrole. Quinze mille kilomètres de côte ont été touchés par ce déversement.

Voilà le genre de préoccupations que nous soulevons ici comme collectivités qui dépendent de l'océan et de ces rivières pour leur santé et nos vies, notre qualité de vie. C'est là que nous emmenons nos enfants dans nos temps libres.

**La vice-présidente :** Vous arrivez à cinq minutes, alors je vous demanderais de conclure.

**M. Knox :** Le plus gros problème, c'est que nous ne pouvons tout simplement pas faire le nettoyage; 15 p. 100, ce n'est pas suffisant. Ces 15 p. 100 sont de calibre mondial, ce qui laisse 85 p. 100 ou plus du pétrole dans l'eau. Ce n'est tout simplement pas assez.

Nous entendons beaucoup parler de sécurité, mais si les choses sont si sécuritaires, pourquoi ces accidents se produisent-ils toujours? Ils se produisent, et nous parlons de toutes les solutions techniques que nous pouvons avoir pour prévenir les déversements, mais ces choses continuent de se produire.

Les changements climatiques sont réels. Nous le voyons ici, dans la Skeena. Je n'entrerai pas dans les détails, mais c'est vrai, et c'est vraiment dévastateur pour notre saumon et nos collectivités. Notre région se bat depuis 40 ans pour l'interdiction des pétroliers. Il y a eu une interdiction officielle des pétroliers pendant longtemps, et c'est toujours le cas, et nos collectivités ont l'habitude de la défendre parce que cet endroit est incroyablement spécial pour nous, et nous ne bougerons pas. Nous allons rester ici pendant longtemps.

**La vice-présidente :** Merci beaucoup, monsieur Knox.

Monsieur Simons.

**Steven Simons, The North Matters :** Bonjour. Je m'appelle Steven Simons et je représente l'association de citoyens The North Matters.

Avant de commencer, je tiens à remercier les sénateurs de donner aux citoyens l'occasion de prendre la parole au sujet du projet de loi C-48. C'est une consultation importante, et je suis sûr qu'elle a attiré beaucoup d'intervenants et de nombreux points de vue.

The North Matters est un mouvement populaire de citoyens qui a été lancé à Kitimat, en Colombie-Britannique, par un groupe de citoyens locaux motivés et préoccupés, et son énoncé

Northern Communities by Aligning and Creating Opportunities for its Residents.”

The group was originally formed in response to an LNG project proposed to be built in the vicinity of Kitimat, and this original group of citizens was concerned by what seemed like an overwhelming amount of negative information and obstructions

**The Deputy Chair:** Mr. Simons could you slow down for the interpreters, please.

**Mr. Simons:** You bet. The original group of citizens was concerned by what seemed like an overwhelming amount of negative information and obstructionist activity aimed at the proposal by special interests. That activity seemed out of proportion to what felt like overwhelming local support, so they took it upon themselves to research and learn the pros and cons of the proposed development. They worked to understand the real risks and real benefits in context to local, national, and global realities. They discovered that a number of the negative assertions attributed to industry were simply not true. The organization also recognized a trend where many of the same organizations protesting the LNG proposal protest nearly every natural resource proposal using the same negative rhetoric.

The North Matters itself takes a balanced approach to objectively researching and reviewing development opportunities, and a key objective for the organization is to make advocacy and social licence decisions based on fact and objectivity, not fear and emotion. That is a tall task, quite frankly, trying to sort fact from fiction, with so much information out there and in an extremely polarized setting surrounding natural resource topics. In the case of LNG, The North Matters and local citizens were able to make informed decisions once they were able to debunk rhetoric; from all sides, I'll add.

This local involvement serves as a powerful lesson in objective local decision-making, and Bill C-48 risks eliminating that local-level decision-making. If the experience with researching LNG is any example, it serves as a model for local input, and local research, and local decision-making. Citizens are, in fact, capable of making these decisions, and Bill C-48 represents a risk to that democratic process.

The northwest is currently experiencing ardent anti-development obstructionism aimed at the coastal gasoline pipeline. We believe that, if this bill passes, it elevates the risk of that anti-development action evolving to include the LNG and other resource shipping. Bill C-48 is also an extreme reaction to

de mission est « Renforcer les collectivités du Nord en harmonisant et en créant des possibilités pour leurs résidents ».

Le groupe a été formé à l'origine en réponse à un projet de construction d'une installation de gaz naturel liquéfié à proximité de Kitimat, et le groupe initial de citoyens était préoccupé par ce qui semblait être une quantité écrasante de renseignements négatifs et d'obstacles...

**La vice-présidente :** Monsieur Simons, pourriez-vous ralentir pour les interprètes, s'il vous plaît?

**M. Simons :** D'accord. Le groupe de citoyens initial s'inquiétait de voir ce qui lui semblait un tsunami d'informations négatives et de tactiques obstructionnistes à l'égard de ce projet de la part de groupes d'intérêts spéciaux. Comme toute cette activité semblait hors de proportion par rapport à l'immense appui local pour ce projet, ces citoyens ont décidé de mener leur propre recherche et de peser le pour et le contre du projet d'exploitation proposé. Ils ont cherché à comprendre quels en étaient les risques et les avantages en fonction des réalités locales, nationales et mondiales. Ils ont découvert que bon nombre des arguments négatifs avancés contre l'industrie étaient carrément faux. Notre association a également constaté que de nombreuses organisations opposées au projet de GNL avaient tendance à s'opposer à la quasi-totalité des projets d'exploitation des ressources, en utilisant la même rhétorique négative.

L'association The North Matters adopte une approche équilibrée dans ses recherches et dans son analyse objective des projets de développement. Un objectif important de l'association est de prendre des décisions fondées sur des faits, et non sur la peur et l'émotion, pour promouvoir des projets et favoriser l'acceptation sociale. Pour parler franchement, il est très difficile de départager la réalité et la fiction parce qu'il y a tellement d'informations qui circulent au sujet des ressources naturelles, dans un contexte extrêmement polarisé. En ce qui concerne le projet d'exploitation de GNL, The North Matters et les citoyens locaux ont été en mesure de prendre des décisions éclairées, après avoir décortiqué les arguments avancés, je le précise, par toutes les parties.

Cette mobilisation donne aux citoyens une excellente leçon de prise de décisions objectives sur des enjeux locaux. Le projet de loi C-48 risque de les priver de ce pouvoir décisionnel local. Si l'expérience de la recherche sur le projet de GNL peut servir d'exemple, elle pourra encourager la participation, la recherche et la prise de décisions au niveau local. En fait, les citoyens sont capables de prendre ces décisions et le projet de loi C-48 met en péril ce processus démocratique.

La région nord-ouest est actuellement confrontée à un bouillant mouvement d'obstruction aux pipelines d'essence sur la côte. Nous croyons que l'adoption de ce projet de loi fera augmenter le risque que cette mobilisation s'étende au transport de GNL et d'autres ressources. Ce projet de loi est aussi

the politicized, polarizing, and positional sensationalism brought by public relations campaigns of powerful anti-resource activists.

Regular citizens are just now starting to find their voice. We are doing our own research in order to make favourable or unfavourable decisions on any proposals, and we are working to include others through new awareness programs like “Together for LNG,” which brings together labour groups, grassroots citizens, civic politicians, First Nations, and small businesses. This committee is facing what The North Matters has faced in trying to sort incoming information, and you’re going to hear a lot of positional arguments, I’m sure, through your travels. Many of them are based on rhetorical hyperbole or extreme exaggeration of risks. And extreme exaggeration of the risks is something that Greenpeace has recently admitted is a common practice that is intended to be a purely illustrative and subjective opinion of their position, and it is not intended to be taken literally.

Unfortunately, part of problem is people do take some of that information literally, and many of the anti-development arguments try to position anyone interested in economic development as anti-environment, and that’s just not true.

The professional-level anti-development activists have become experts at maintaining a high degree of social anxiety on many of these issues, and what we have learned is that they have made a business out of protests, with paid positions and operating budgets. Their demands have become insatiable and uncompromising, with each campaign asking for more and more.

**The Deputy Chair:** You’re at five minutes, now. You have to conclude.

**Mr. Simons:** Oh, sure. If previous anti-development campaigns are any indication of what we can expect going forward, then we can expect these activist organizations to turn their efforts towards LNG shipping next, and that’s a concern for the community.

Legislation like Bill C-48 is too permanent of an approach to what amounts to a reactive social anxiety of modern resource development. It’s extreme government overreach, in our opinion, that risks permanently removing our own right to local decisions.

I’ll leave it at that. Thank you.

**The Deputy Chair:** Thank you so much, Mr. Simons.

une réaction extrême au sensationnalisme politisé, polarisateur et partial, attisé par les campagnes de relations publiques de puissants groupes opposés à l’exploitation des ressources.

Les citoyens ordinaires commencent seulement à se faire entendre. Nous faisons notre propre recherche afin de prendre des décisions favorables ou défavorables sur n’importe quel projet et nous cherchons à mobiliser des gens par le biais de nouveaux programmes de sensibilisation comme « Together for LNG », qui rassemble des syndicats, des groupes de citoyens locaux, des élus municipaux, des Premières Nations et des petites entreprises. Votre comité est confronté au même défi que notre association a dû relever pour faire le tri dans toute l’information que nous recevions, et je suis certain que vous allez entendre une diversité d’opinions au cours de vos déplacements. Bon nombre des arguments s’appuient sur une rhétorique enflammée ou une exagération excessive des risques. Greenpeace a récemment reconnu que cette exagération extrême des risques est une pratique courante dont le but est de présenter une opinion purement illustrative et subjective de sa position et qu’il faut se garder de la prendre au pied de la lettre.

Une partie du problème, c’est que les gens prennent malheureusement ces arguments au pied de la lettre. Une grande partie des activistes anti-développement cherchent à mettre tous ceux qui s’intéressent au développement économique dans le camp des anti-environnementalistes, ce qui est faux.

Les activistes professionnels qui s’opposent aux projets de développement sont devenus des experts pour maintenir un niveau élevé d’anxiété sociale sur bon nombre de ces enjeux. Nous avons appris que les manifestations étaient devenues leur gagne-pain, qu’ils avaient de bons salaires et des budgets de fonctionnement. Ils sont devenus insatiables dans leurs demandes et ne font aucun compromis, exigeant toujours davantage à chaque nouvelle campagne.

**La vice-présidente :** Vous avez épuisé vos cinq minutes. Vous devez conclure.

**M. Simons :** Oh, bien sûr. Si les précédentes campagnes contre les projets de développement donnent une indication de ce qui s’en vient, nous pouvons nous attendre à ce que ces organisations activistes concentrent leurs efforts sur le transport du gaz naturel liquéfié et cela est préoccupant pour la collectivité.

Le projet de loi C-48 est une mesure trop permanente face à ce qui est, en somme, une anxiété sociale face aux projets modernes d’exploitation des ressources. Nous pensons qu’il s’agit d’une mesure gouvernementale extrême qui risque de nous priver pour toujours de notre droit de prendre des décisions à l’échelon local.

Je vais m’arrêter ici. Je vous remercie.

**La vice-présidente :** Merci beaucoup, monsieur Simons.

Mr. Kyle Artelle, you have the floor.

**Kyle Artelle, Research Scientist, Raincoast Conservation Foundation:** Thank you very much to the standing committee for the invitation to speak before you today. My name is Dr. Kyle Artelle. I'm a research scientist at the Raincoast Conservation Foundation and a postdoctoral fellow and instructor at the University of Victoria.

I study resource use by wildlife and by people, with a focus specifically on the coast. I live in Heiltsuk territory, in the village of Bella Bella. I am also here in place of Raincoast's senior scientist, Dr. Paul Paquet, who regrets he could not attend today.

Today, I am going to talk about two aspects that point to the necessity of Bill C-48. Firstly, the globally significant ecological richness of this region; and secondly, the very real risks that petroleum transport brings to it.

This is an area with an impressive diversity of species and with iconic ecosystems, such as kelp forests, eelgrass meadows, and estuaries that rival the productivity of tropical rainforests. It's an area where the land and sea are closely connected, where marine nutrients and, unfortunately, pollutants find their way easily into terrestrial systems.

A couple of examples: Spawning salmon and herring feed communities of predators, such as wolves and bears. They feed communities of scavengers and even fertilize coastal plant communities.

This biological richness also supports and has been supported by people who have lived here in high densities since time immemorial. However, the ecosystems here, despite being naturally resilient, are vulnerable to industrial activities. In 2017, my colleague Misty MacDuffee presented three scientific studies to the House of Commons committee on this bill. These studies described, firstly, areas of exceptionally high marine mammal abundance throughout this region; secondly, that all of B.C.'s marine mammals are vulnerable to oil spills, with killer whales, Steller sea lions, and sea otters being particularly vulnerable; and thirdly, that marine birds across this region are similarly vulnerable.

Misty also described the expanded cumulative effects that increased marine traffic would bring, including increased underwater noise and physical disturbance of boats themselves, and increased risk of ship strikes, especially to whales.

Monsieur Artelle, c'est à vous.

**Kyle Artelle, chercheur scientifique, Raincoast Conservation Foundation :** Je remercie sincèrement le comité permanent de m'avoir invité à m'exprimer ici aujourd'hui. Je m'appelle Kyle Artelle. Je suis chercheur scientifique à la Raincoast Conservation Foundation, boursier postdoctoral et chargé de cours à l'Université de Victoria.

J'étudie l'utilisation des ressources par les espèces sauvages et par les humains, en particulier sur la côte. J'habite dans le territoire heiltsuk, dans le village de Bella Bella. Je remplace aujourd'hui le scientifique principal de Raincoast, M. Paul Paquet, qui est désolé de n'avoir pu venir.

Je vais aborder aujourd'hui deux points qui mettent en évidence la nécessité du projet de loi C-48. Premièrement, la richesse écologique d'importance mondiale de cette région et, deuxièmement, les risques très réels que pose le transport du pétrole pour cette richesse.

La région recèle une impressionnante diversité d'espèces ainsi que des écosystèmes emblématiques, comme des forêts de varech, des zosteraies et des estuaires dont la productivité rivalise avec celle des forêts pluviales tropicales. C'est une région où la terre et la mer sont intimement liées, où les nutriments marins et, malheureusement, les polluants pénètrent facilement dans les écosystèmes terrestres.

Voici quelques exemples : les saumons et les harengs reproducteurs nourrissent des communautés de prédateurs, comme les loups et les ours. Ils nourrissent des communautés de charognards et fertilisent même les communautés végétales côtières.

De plus, cette richesse biologique assure la subsistance des peuples qui y ont vécu en fortes densités depuis des temps immémoriaux et qui l'ont toujours protégée. Malgré leur résilience naturelle, ces écosystèmes sont toutefois vulnérables aux activités industrielles. En 2017, ma collègue Misty MacDuffee a présenté les conclusions de trois études scientifiques au comité de la Chambre des communes saisi de ce projet de loi. Ces études décrivent, premièrement, des zones qui abondent en mammifères marins à la grandeur de la région; deuxièmement, elles attestent que tous les mammifères marins de la Colombie-Britannique sont vulnérables aux déversements de pétrole, notamment l'épaulard, l'otarie de Steller et la loutre de mer; et troisièmement, que les oiseaux marins de toute la région sont tout aussi vulnérables.

Misty décrit également les effets cumulatifs généralisés qui découleraient d'une augmentation du trafic maritime, notamment l'intensification du bruit sous-marin et des perturbations physiques causées par les bateaux eux-mêmes ainsi que le risque accru de collision entre des navires et des baleines, en particulier.

In addition to these scientific studies, I have seen firsthand the risk this coast already faces from existing marine transport. In 2016 the *Nathan E. Stewart*, an articulated tug barge petroleum vessel, ran aground. Thankfully, the barge was empty, but the tugboat spilled over 100,000 litres of fuel into Qvúqvái, a place of central importance to the Heiltsuk Nation that, until this spill, supported, among other things, the bulk of the nation's clam harvesting economy.

I worked as an observer in the aftermath of this spill, and that experience made it clear how effective containment and cleanup are nearly impossible in this environment once accidents happen. This spill would be considered minor by most metrics, based on the volume that was spilled and that diesel is less persistent than heavier oils. But the consequences have been considerable; the clam harvest is still closed there today, and the effects on inherent rights and title are ongoing.

One year after this spill, history almost repeated, this time with the *Nathan E. Stewart's* replacement, the *Jake Shearer*. Its barge broke free in heavy seas and drifted to within less than a kilometre from Gosling Rocks before its crew members managed to drop its anchor. This time, the barge was fully loaded with fuels. These two incidents make abundantly clear the lack of preparedness for risks of current marine traffic, let alone those of increased tankers. The risks here are not just ecological, but are deeply tied to people.

For just a small sampling of this, a couple of weeks ago, the harvest of herring spawn, which is of considerable cultural and economic importance wrapped up in Heiltsuk territory. Just last weekend, the yearly Sputc Ceremony happened in Bella Coola, Nuxalk territory, welcoming eulachon back to the river. Right now, edible seaweed is growing on intertidal rocks throughout the region, with harvesting beginning in the weeks ahead, and salmon season is just about to begin, and the list goes on. All of these species are deeply tied to people and economies up and down the coast, and all are at potential risk from spills.

There is a rich opportunity now to sustain and restore a truly resilient region that supports people, ecosystems, and economies alike. And although this area has certainly faced pressures over the past couple of centuries, unlike many coastal regions in the world, it still retains most of its species and intactness, and there is a strong potential for restoring what has been recently lost.

En plus de ces études scientifiques, j'ai constaté personnellement le risque que pose le trafic maritime actuel le long de cette côte. En 2016, le *Nathan E. Stewart*, un remorqueur-chaland articulé transportant du pétrole, s'est échoué. Il naviguait heureusement à vide, mais il a déversé plus de 100 000 litres de carburant à Qvúqvái, un endroit d'une importance capitale pour la nation Heiltsuk qui, jusqu'à cet accident, assurait le gros de la récolte de la mye.

Après ce déversement, j'ai été dépêché comme observateur et cette expérience m'a clairement démontré qu'il est pratiquement impossible de confiner et de nettoyer efficacement les nappes à la suite d'un accident. Ce déversement serait considéré comme mineur selon la plupart des paramètres fondés sur le volume déversé et sur le fait que le diesel est moins persistant que des hydrocarbures plus lourds. Les conséquences ont toutefois été considérables; la cueillette de la mye est aujourd'hui interdite et les effets sur les droits inhérents et les titres ancestraux se font encore sentir.

Un an plus tard, l'histoire a failli se répéter, cette fois avec le successeur du *Nathan E. Stewart*, le *Jake Shearer*. Sa barge s'est détachée dans une mer démontée et a dérivé jusqu'à moins d'un kilomètre des rochers Gosling, avant que les membres de l'équipage réussissent à jeter l'ancre. Cette fois-ci, la barge était remplie de carburant. Ces deux incidents montrent très clairement le manque de préparation face aux risques posés par le trafic maritime actuel, sans parler de ceux que poserait une augmentation du nombre de pétroliers. Ces risques ne sont pas seulement d'ordre écologique, mais ils menacent directement les gens.

Pour vous en donner un petit aperçu, il y a quelques semaines, la récolte d'œufs de hareng, qui revêt une importance culturelle et économique considérable, a pris fin dans le territoire heiltsuk. Pas plus tard que la fin de semaine dernière, la cérémonie annuelle d'érection du sputc a eu lieu à Bella Coola, dans le territoire nuxalk, pour marquer le retour de l'eulachon dans la rivière. Actuellement, des algues comestibles poussent sur les rochers intertidaux dans toute la région et la récolte débutera dans les prochaines semaines; la saison de la pêche au saumon est sur le point de commencer et ainsi de suite. Sur toute la côte, ces espèces sont intimement liées aux habitants et aux économies, et elles sont toutes menacées par d'éventuels déversements.

Nous avons aujourd'hui une occasion en or de soutenir et de restaurer une région véritablement résiliente qui contribue au bien-être des habitants et à la santé des écosystèmes et des économies. Cette zone a certes été confrontée à un lot de difficultés au cours des siècles derniers, à l'instar de nombreuses régions côtières du monde, mais elle a su conserver la plupart de ses espèces et maintenir son intégrité. Il est encore fort possible de restaurer ce qu'elle a récemment perdu.



We are already seeing some of that with the ongoing recovery of many nearly lost species, such as large whales and sea otters, and with the resurgence of Indigenous governance and stewardship throughout the area, which contribute enormously to the resilience of people and ecosystems alike.

Bill C-48 is not enough by itself to safeguard this area, but it is an important step in the right direction. Thank you.

**The Deputy Chair:** You are exactly five minutes, bravo.

Now we will hear from Dave Shannon.

**Dave Shannon, P. Eng. Retired, Douglas Channel Watch:** I am not going to do that well for time. You have my speaking notes, but I may miss some points. There are seven of them; I will try to cover the ones I think are most important, and you can ask questions on the speaking notes at any time.

Thank you for the opportunity to speak to you today. My name is Dave Shannon. I represent Douglas Channel Watch, a grassroots citizens' group in Kitimat. Our group was formed in 2009 due to concerns about the proposed Northern Gateway Energy project. I was one of three from our group who registered as interveners to oppose the project at the NEB/CEAA joint review panel in 2010. Subject to 209 conditions, the Conservative government at the time decided to approve the project in 2012, but following this approval, impassioned and concerned citizens of the community appealed to Kitimat's city council to conduct a plebiscite of Kitimat residents to measure the will of the community on the project.

In 2014, the plebiscite was held, and a 58 per cent majority of voters chose to oppose Northern Gateway. Details of the plebiscite are given in my attachment, number 1, and CBC news coverage at the time is given in the link in the speaking notes I have provided.

In 2017, Mayor Philip Germuth, on behalf of city council, sent a letter in support of Bill C-48; see attachment 2, please.

Alaska Oil shipments, I'd like to spend a bit of time on that. Some senators on the committee have asked, with the exception of the *Exxon Valdez* oil spill in 1989, why has Alaska been shipping oil to southern states successfully for years?

The Jones Act applies to goods shipped between the U.S. ports and stipulates the ships are to be built, owned, and operated by U.S. citizens or permanent residents. The act has existed in various forms since World War II. Its provision requires that tankers are built in the U.S. and have English-speaking crews.

Nous le constatons déjà, avec la réapparition constante de nombreuses espèces quasi disparues, comme les grandes baleines et les loutres de mer, et le rétablissement de la gouvernance et l'intendance autochtones à la grandeur de la région, ce qui renforce grandement la résilience des habitants et des écosystèmes.

Le projet de loi C-48 ne suffira pas à lui seul à protéger cette région, mais c'est un grand pas dans la bonne direction. Je vous remercie.

**La vice-présidente :** Cinq minutes pile. Bravo.

Nous entendrons maintenant Dave Shannon.

**Dave Shannon, ingénieur à la retraite, Douglas Channel Watch :** Je ne vais pas m'en tirer aussi bien pour le délai. Vous avez en main mes notes d'allocation, mais je vais sauter quelques points. Il y en a sept, je vais essayer d'aborder ceux qui me semblent les plus importants et vous pourrez me poser des questions sur tous les points, à n'importe quel moment.

Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui. Je m'appelle Dave Shannon et je représente le Douglas Channel Watch, un groupe de citoyens de Kitimat. Notre groupe a été créé en 2009, en raison des inquiétudes soulevées par le projet énergétique Northern Gateway. En 2010, j'ai été l'un des trois membres de notre groupe à s'inscrire à titre d'intervenant opposé à ce projet devant la Commission d'examen conjoint de l'ONE et de l'ACEE. Sous réserve de 209 conditions, le gouvernement conservateur de l'époque a approuvé le projet en 2012, mais par la suite, des citoyens passionnés et inquiets ont demandé au conseil municipal de Kitimat de tenir un plébiscite pour tâter le pouls de la population concernant ce projet.

Le plébiscite a eu lieu en 2014 et 58 p. 100 des résidents se sont prononcés contre le projet Northern Gateway. Vous trouverez les détails de ce plébiscite dans ma pièce jointe 1; pour le reportage de la CBC, vous trouverez le lien dans mes notes d'allocation.

En 2017, le maire Philip Germuth a adressé, au nom du conseil municipal, une lettre d'appui au projet de loi C-48; vous trouverez cette lettre à la pièce 2.

J'aimerais maintenant m'attarder un moment au transport du pétrole à partir de l'Alaska. Certains sénateurs du comité ont demandé pourquoi l'Alaska expédie depuis des années du pétrole vers les États du Sud, sans aucun problème, exception faite du déversement de l'*Exxon Valdez*, en 1989.

Conformément à la Jones Act des États-Unis, ou la loi Jones, qui s'applique aux expéditions de produits entre des ports américains, les navires doivent être construits et exploités par des citoyens ou des résidents permanents des États-Unis qui en sont également propriétaires. Cette loi s'applique, sous différentes

This avoids language and cultural problems between pilot and master, and response organizations if, or when, problems arise. Attachment 3 shows what can happen when human error collides with cultural language barriers and affects vital communication at a time in a marine oil spill. Because Jones Act tankers are registered and flagged in the U.S., litigation confusion after a shipping incident, common with ships carrying foreign flags of convenience, is avoided.

The Trans-Alaska ConocoPhillips Endeavor-class tankers constructed since 1990 use dual modal redundancy safety features, which include two independent engines, power trains, and navigation systems. If one propulsion mode fails, the other one takes over. Low-speed manoeuvrability is enhanced with a twin-powered train and two skegs. Endeavor-class tankers have 3 metres between hulls, compared to the International Maritime Organization standard of 2 metres. This provides additional breach protection and ease of inspection. B.C. north coasts will not have the luxury of this level of safety assurance for crude oil tankers.

Compared to Kitimat, the route from Valdez to the open ocean is very short, straight, wide, and uncomplicated, with lane separation for arriving and departing tankers. The Trans-Alaska Pipeline system tankers have easily observed Canada's voluntary tanker exclusion zone since 1985. Please see the maps I have shown in attachment 4 for detail of that.

Double-hulled tankers are not foolproof. In fact, in the first 10 years of this century, there have been 10 tanker spills, one a year. A picture is shown in attachment 5 of the *Eagle Otome* suffering a breach of both hulls after a collision with the barge *Dixie Vengeance*. The spill was 1.7 million litres of crude near Port Arthur, Texas.

I'll skip corrosion, but you can ask me questions if you like.

Why should the north coast of B.C. be given special consideration? The moratorium zone contains the Great Bear Rainforest, the largest remaining untouched temperate rainforest in the world, and deserves our protection.

formes, depuis la Deuxième Guerre mondiale. Elle exige que les pétroliers soient construits aux États-Unis et pourvus d'un équipement de langue anglaise. Ces dispositions visent à prévenir tout problème linguistique et culturel entre le pilote et le capitaine et avec les organisations d'intervention, en cas de problème. La pièce jointe 3 montre ce qui peut se produire lorsque l'erreur humaine se heurte à des barrières linguistiques et culturelles qui empêchent les communications vitales en cas de déversement de pétrole en mer. Comme les pétroliers assujettis à la loi Jones sont immatriculés aux États-Unis et battent pavillon américain, cela évite toute confusion lors des litiges qui surviennent après un incident maritime, un problème très courant avec des navires sous pavillon de complaisance.

Les pétroliers de classe Endeavor du groupe ConocoPhillips transportant le pétrole de l'oléoduc trans-Alaska qui ont été construits après 1990 sont dotés d'une redondance de dispositifs de sécurité bimodaux, composés de moteurs indépendants, de groupes motopropulseurs et de systèmes de navigation. Si un mode de propulsion tombe en panne, l'autre prendra le relais. La manoeuvrabilité à faible vitesse est facilitée grâce à un double engrenage entraîné par moteur et à deux ailerons. Dans les pétroliers de classe Endeavor, les coques sont espacées de trois mètres comparativement à la norme de deux mètres établie par l'Organisation maritime internationale. Ces dispositifs offrent une protection supplémentaire contre les déchirures et facilitent l'inspection. Les côtes du Nord de la Colombie-Britannique n'auront pas le luxe de ce niveau élevé de sécurité pour les pétroliers transportant du pétrole brut.

Comparativement à Kitimat, le passage entre Valdez et la haute mer est relativement court, droit, large et sans complexité, avec des voies distinctes pour les navires à destination et en provenance du port. Depuis 1985, les pétroliers desservant le réseau pipelinier trans-Alaska évitent facilement la zone d'exclusion volontaire du Canada. Pour plus de détails, je vous invite à consulter les cartes figurant à la pièce 4.

Les pétroliers à double coque ne sont pas complètement à l'abri d'un incident. En fait, au cours de la première décennie du siècle, il y a eu 10 déversements pétroliers, un par année. À la pièce 5, vous trouverez une photo de l'*Eagle Otome* dont les deux coques ont été déchirées lors d'une collision avec la barge *Dixie Vengeance*. L'accident a causé le déversement de 1,7 million de litres de pétrole brut au large de Port Arthur, au Texas.

Je vais sauter la partie sur la corrosion, mais vous pouvez me poser des questions à ce sujet, si vous le souhaitez.

Pourquoi faut-il porter une attention particulière à la côte nord de la Colombie-Britannique? La zone couverte par le moratoire abrite la forêt pluviale du Grand Ours, la dernière forêt fluviale tempérée de cette envergure au monde, et elle mérite notre protection.

Weather on the north coast is notorious for rapidly forming weather bombs that occur without warning. An Environment Canada report notes that Hecate Strait is known as the fourth most dangerous body of water in the world. There are records of monstrous events, such as in 1968 when a drilling rig, Sedco 135f, recorded seas south of Cape St. James near Haida Gwaii building from 3 metres to 18 metres in just eight hours. Reference to these sources are given in my speaking notes.

North coast sea conditions in the west exhibit very large, maximum and significant waves that occur very close to shore; in fact, closer than they do on the East Coast. I have the source for that if you want it. This makes transferring pilots to and from West Coast tankers very risky, especially during hurricane-force winds, which are not uncommon in the region.

Compared to ports in New Brunswick and Newfoundland, Kitimat's route to the open sea is far more complex, confined, and at least 10 times longer than those of the eastern ports.

**The Deputy Chair:** Mr. Shannon, you will have to conclude soon.

**Mr. Shannon:** Thank you. So why not open a special corridor in the proposed zone from Kitimat, Port Simpson, or Prince Rupert? Northern Gateway looked at this. They looked at a dozen potential ports, and they ruled most of them out because of unstable geology for the pipelines.

Pipelines are a very important feature when you think of a port. In fact, two natural gas pipelines in the Skeena River region have recently been damaged by landslides; there have been four since 1974. So Northern Gateway's decision to avoid this region is a wise one. Comparative maps on section 7 and more than 40 shipping incidents since 1979 are shown in my attachment 8.

Thank you very much for your time. I hope you approve Bill C-48.

**The Deputy Chair:** Thank you, everyone, for trying very hard to stick within the five minutes. We have your attachments, and thank you also for those. We have maps, and we love maps.

**Senator Cormier:** Madam Chair, my first question is for Dr. Artelle, and it concerns the idea of a corridor. Some witnesses have suggested that it could be a good compromise. I would like to hear what you think about that idea and where it should be located. That's my first question.

La côte nord de la province est connue pour ses bombes météorologiques qui surviennent brusquement, sans signe annonciateur. Un rapport d'Environnement Canada signale que le détroit d'Hecate est considéré comme le quatrième plan d'eau le plus dangereux au monde. Des phénomènes terribles y ont été recensés, notamment en 1968, lorsque la plateforme de forage Sedco 135f a enregistré, au sud du cap St. James, près de l'archipel Haida Gwaii, d'énormes vagues qui sont passées de 3 à 18 mètres en l'espace de huit heures seulement. Vous trouverez des références à ce sujet dans mes notes d'allocation.

Dans la partie nord de la côte Ouest, des vagues énormes et puissantes se forment très près du littoral, en fait, beaucoup plus près que sur la côte Est. Je peux vous fournir la source de cette information, si cela vous intéresse. Ces conditions font en sorte que le transfert de pilotes entre la terre ferme et les pétroliers est très risqué, surtout par des vents de force d'ouragan, qui sont courants dans la région.

Comparativement aux ports du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve, le passage entre Kitimat et la haute mer est beaucoup plus complexe, plus étroit et au moins 10 fois plus long que dans ces ports de l'Est.

**La vice-présidente :** Monsieur Shannon, vous allez bientôt devoir conclure.

**M. Shannon :** Merci. Pourquoi ne pas ouvrir un corridor spécial dans la zone proposée à partir de Kitimat, Port Simpson ou Prince Rupert? La Northern Gateway a envisagé cette possibilité. Après avoir examiné une douzaine de ports potentiels, elle a rejeté la plupart d'entre eux à cause de l'instabilité géologique qui pose un risque pour les pipelines.

Les pipelines sont un élément très important à prendre en compte dans le choix d'un port. En fait, dans la région de la Skeena, deux gazoducs ont récemment été endommagés par des glissements de terrain; depuis 1974, il y en a eu quatre. La décision de la Northern Gateway d'éviter cette région est sage. Vous trouverez des cartes comparatives dans la pièce 7, et la pièce 8 répertorie plus d'une quarantaine d'incidents maritimes survenus depuis 1979.

Je vous remercie beaucoup pour le temps que vous m'avez accordé. J'espère que vous approuverez le projet de loi C-48.

**La vice-présidente :** Merci à tous d'avoir fait des efforts pour respecter le délai de cinq minutes. Nous avons en main vos pièces jointes et nous vous en remercions. Nous avons aussi les cartes, nous adorons les cartes.

**Le sénateur Cormier :** Madame la présidente, ma première question est pour M. Artelle et porte sur l'idée d'un corridor. Certains témoins ont laissé entendre que ce pourrait être un bon compromis. J'aimerais savoir ce que vous en pensez et savoir où ce corridor devrait être aménagé. Voilà pour ma première question.

My second question is for Mr. Knox. I would like to know more about economic development in terms of the salmon industry, in terms of tourism, and markets. I want to understand better what are the economic opportunities for your region.

**Mr. Artelle:** In terms of a corridor, the specifics of where one should be if there were one, is beyond my expertise. I think it is worth noting that oil wouldn't respect a corridor, if anything were to happen in any corridor. Raincoast did an analysis a few years ago where they looked at the footprint of a spill of the magnitude of the *Exxon Valdez*, how far that would spread. It would cover most of coastal B.C., in fact, if it happened.

I think it is important to realize that you can take mitigations and reduce risk to a certain point; you're never going to reduce it to zero. If an incident were to happen in a corridor, that could very quickly reach the places that I've talked about today and impact the kinds of systems that I have described.

**Mr. Knox:** As I mentioned, Skeena salmon specifically generate about \$100 million a year, and that's a combination of commercial, sport fishing, and tourism. I think some of your presenters this morning mentioned that there are a lot more benefits that came to First Nations communities which you can't quantify by money.

There are a lot of opportunities. Right now, although we are seeing some downturns in the commercial fishing industry, we are seeing more and more people interested in sport fishing. More and more people are interested in the tourism aspects of the region, coming and seeing salmon and seeing these amazing First Nations cultures which were developed because the salmon were here. It was such a rich food source that these incredible cultures were developed on our West Coast based on having that food source. A lot of people are interested in seeing that culture, coming here, seeing Indigenous communities fishing for salmon and managing salmon. We are seeing more and more of that all the time.

**Senator Cormier:** Thank you.

**The Deputy Chair:** Do you have an idea of the percentage of commercial fishing around the Skeena River done by the Aboriginal people versus the non-Aboriginal people?

**Mr. Knox:** The percentage of commercial fishermen that are Indigenous is really high. I don't have the exact figure, but my guess is that it's probably well over 80 per cent.

**The Deputy Chair:** Thank you. Senator Tkachuk?

Ma deuxième s'adresse à M. Knox. J'aimerais avoir plus de renseignements sur l'industrie du saumon, le tourisme et les marchés. Je voudrais mieux comprendre quelles sont les possibilités économiques de votre région.

**M. Artelle :** Concernant l'emplacement du corridor, si jamais il y en a un, cela dépasse mon expertise. Je pense qu'il importe de souligner qu'en cas de déversement dans un corridor, le pétrole ne respecterait pas les limites de ce corridor. Il y a quelques années, Raincoast a analysé l'empreinte d'un déversement de l'ampleur de celui de l'*Exxon Valdez* pour savoir jusqu'où s'étendrait la nappe. L'analyse a démontré que, si jamais il y avait un déversement, elle s'étendrait sur la quasi-totalité de la côte de la Colombie-Britannique.

Il est important de comprendre que vous pouvez prendre des mesures d'atténuation et réduire le risque jusqu'à un certain point seulement; vous ne pourrez jamais éliminer complètement le risque. Si un incident se produisait dans un corridor, la nappe pourrait rapidement atteindre les endroits dont nous avons parlé aujourd'hui et avoir des répercussions sur les systèmes dont j'ai parlé.

**M. Knox :** Comme je l'ai dit, le saumon de la Skeena génère environ 100 millions de dollars par année, ces recettes provenant d'une diversité d'activités commerciales et touristiques et de la pêche sportive. Certains des témoins que vous avez entendus ce matin ont mentionné que les Premières Nations en tiraient bien d'autres bénéfices, qui ne sont pas quantifiables en dollars.

Les possibilités sont nombreuses. Actuellement, malgré le ralentissement observé dans le secteur de la pêche commerciale, de plus en plus de gens s'intéressent à la pêche sportive. Les activités touristiques de la région attirent aussi de plus en plus d'amateurs qui viennent voir le saumon et les étonnantes fermes d'élevage des Premières Nations qui se sont développées parce qu'il y avait du saumon. C'est grâce à cette précieuse ressource alimentaire que ces élevages ont pu voir le jour sur la côte Ouest. Beaucoup de gens viennent ici pour voir comment les communautés autochtones pêchent et gèrent le saumon. Il y en a de plus en plus, tout le temps.

**Le sénateur Cormier :** Merci.

**La vice-présidente :** Avez-vous une idée du pourcentage d'Autochtones et de non-Autochtones engagés dans la pêche commerciale dans la région de la Skeena?

**M. Knox :** Le pourcentage de pêcheurs commerciaux autochtones est très élevé. Je n'ai pas le chiffre exact, mais je dirais qu'il est probablement supérieur à 80 p. 100.

**La vice-présidente :** Merci. Sénateur Tkachuk, c'est à vous.

**Senator Tkachuk:** Welcome. I notice, Mr. Knox, your organization is called the SkeenaWild Conservation Trust. Could you tell me, Mr. Knox, what kind of organization is it? Do you have memberships? How are you funded? Who supports you? What are your jobs there?

**Mr. Knox:** I am the executive director. I have a board of trustees, and they give me direction. They are responsible. They are legally bound by our trust agreement. We are a registered charity in Canada, registered to do salmon conservation work in this region of British Columbia.

**Senator Tkachuk:** So how do you get cash?

**Mr. Knox:** Mostly from foundations, a mixture of Canadian and U.S. foundations; also individuals. A lot of individuals in the region support us, local businesses, and it really comes in all sorts of forms.

**Senator Tkachuk:** How much money do you get from Americans?

**Mr. Knox:** We get probably about 70 per cent from U.S. foundations.

**Senator Tkachuk:** How many people work there?

**Mr. Knox:** We have a mixture of eight full- and part-time people.

**Senator Tkachuk:** How many full-time and how many part-time?

**Mr. Knox:** We have five full-time, three part-time.

**Senator Tkachuk:** What about you, Mr. Artelle? How do you get funded?

**Mr. Artelle:** Raincoast is a science-based conservation organization. It's a bit of a unique model, where the vast majority of us get our funding academically, myself included. My funding to date has been almost entirely through Canada, through Vanier Fellowship and NSERC scholarships, et cetera. That stands for the majority of scientists especially among the organization. There's a small administrative staff. I don't know the details of the funding for the rest of the organizations. I do biology, but it is a mix of foundations and partnerships with Environment Canada, Parks Canada, and some foundations. I think there is some American in there, but my understanding is that it is primarily Canadian.

**Le sénateur Tkachuk :** Bienvenue. Monsieur Knox, je vois que vous représentez le Skeena Wild Conservation Trust. Pouvez-vous me donner plus de détails sur votre organisation? Avez-vous des membres? D'où provient votre financement? Qui vous soutient? Quels sont les emplois dans l'organisation?

**M. Knox :** Je suis le directeur général. J'ai un conseil de fiducie qui me donne des avis. Les fiduciaires sont responsables. Ils sont juridiquement liés en vertu de notre entente de fiducie. Nous sommes enregistrés au Canada à titre d'organisme de bienfaisance et notre mission est d'assurer la conservation du saumon dans cette région de la Colombie-Britannique.

**Le sénateur Tkachuk :** D'où provient votre argent?

**M. Knox :** Surtout de fondations, tant canadiennes qu'américaines, et aussi de particuliers. Nous avons le soutien de nombreux citoyens de la région, d'entreprises locales. Nous recevons de l'argent de toutes les façons.

**Le sénateur Tkachuk :** Combien d'argent recevez-vous des Américains?

**M. Knox :** Nous recevons probablement 70 p. 100 de notre argent de diverses fondations américaines.

**Le sénateur Tkachuk :** Combien de personnes travaillent chez vous?

**M. Knox :** Huit, certaines à temps plein et d'autres à temps partiel.

**Le sénateur Tkachuk :** Combien à temps plein et combien à temps partiel?

**M. Knox :** Cinq à temps plein et trois à temps partiel.

**Le sénateur Tkachuk :** Et vous, monsieur Artelle? D'où provient votre financement?

**M. Artelle :** Raincoast est une organisation de conservation à vocation scientifique. C'est une organisation un peu particulière, en ce sens que la vaste majorité d'entre nous, dont moi, sommes financés par des universités. Jusqu'à maintenant, j'ai reçu mon financement qui provient presque exclusivement du Canada, par le biais de bourses de recherche Vanier et aussi de bourses du SRSNG et d'autres organismes. C'est le cas de la plupart des scientifiques, surtout dans notre organisation. Notre personnel administratif est peu nombreux. Je ne sais pas exactement comment sont financées les autres organisations. Je m'occupe de biologie, mais il existe une diversité de fondations ainsi que des partenariats avec Environnement Canada, Parcs Canada et certaines fondations. Certaines sont américaines, mais je pense que la plupart sont canadiennes.

**Senator Tkachuk:** Is this your job? Do you work there? Or do you work at the university and lent out? Does anybody work at this organization?

**Mr. Artelle:** There is a small sort of administrative staff. I think there are three full-time folks on the administrative side. The vast majority of us work through universities. I'm a postdoctoral fellow, and that's where my income comes from. I'm an instructor at the University of Victoria, and that research ties into the work that Raincoast does.

So we do peer-reviewed research, scientific research, that informs our positions on different subjects.

**Senator Tkachuk:** How much money do the Americans give you a year?

**Mr. Artelle:** Me?

**Senator Tkachuk:** Well, your organization.

**Mr. Artelle:** Llike I said, I don't know the details. I know it's a minority. I could find that and report back, if that would be helpful.

**Senator Tkachuk:** That would be helpful.

**Mr. Artelle:** Zero dollars to me though.

**Senator Tkachuk:** I'll get back to the others after.

**Senator Gagné:** Mr. Simons, what is The North Matters?

**Mr. Simons:** It's a registered society. It was started by volunteers in Kitimat, registered just about a year ago actually; I think either this month or last month. It's run by volunteers. Their fundraising is done locally, contributions by businesses or by individuals. Memberships cost \$25 to join.

**Senator Gagné:** No employees?

**Mr. Simons:** No employees, no. There's no money to have employees.

**Senator Gagné:** How does your organization or your association go about sorting fact from fiction, doing all the work you are doing right now?

**Mr. Simons:** A lot of research and personal time.

**Senator Gagné:** Who are your sources?

**Le sénateur Tkachuk :** En quoi consiste votre travail? Travaillez-vous sur place? Ou travaillez-vous à l'université qui vous détache à l'organisation? Y a-t-il du personnel à l'organisation même?

**M. Artelle :** Il y a un personnel administratif, mais il est peu nombreux. Je pense que trois employés à temps plein s'occupent de l'administration. La vaste majorité d'entre nous travaillons surtout à partir des universités. Je suis boursier de recherches postdoctorales, et c'est ce qui me procure un revenu. Je suis chargé de cours à l'Université de Victoria et ma recherche est liée au travail de Raincoast.

Nos travaux de recherche scientifique sont soumis à l'examen de nos pairs et servent à étayer nos positions sur différents enjeux.

**Le sénateur Tkachuk :** Combien d'argent recevez-vous des Américains chaque année?

**M. Artelle :** Moi?

**Le sénateur Tkachuk :** Votre organisation.

**M. Artelle :** Comme je l'ai dit, je ne connais pas les détails. Je sais que ce n'est pas beaucoup. Je pourrais trouver les chiffres et vous revenir là-dessus, si cela peut vous être utile.

**Le sénateur Tkachuk :** Ce serait utile.

**M. Artelle :** Personnellement, je ne reçois absolument rien.

**Le sénateur Tkachuk :** Je reviendrai aux autres témoins plus tard.

**La sénatrice Gagné :** Monsieur Simons, décrivez-nous l'association The North Matters?

**M. Simons :** C'est une société fondée par des bénévoles de Kitimat qui a été enregistrée il y a tout juste un an. Je pense que c'était ce mois-ci ou le mois dernier. Elle est dirigée par des bénévoles. Son financement est local, sous forme de contributions provenant d'entreprises ou de particuliers. Les droits d'adhésion sont de 25 \$.

**La sénatrice Gagné :** Vous n'avez pas d'employés?

**M. Simons :** Non, nous n'avons pas les moyens d'avoir des employés.

**La sénatrice Gagné :** Comment votre organisation ou association arrive-t-elle à départager la réalité de la fiction, avec tout le travail que vous faites actuellement?

**M. Simons :** Nous faisons beaucoup de recherches et y consacrons une bonne partie de notre temps libre.

**La sénatrice Gagné :** Quelles sont vos sources?

**Mr. Simons:** All kinds of sources. We spend time using the Internet, talking with companies.

One of the things that the organization undertook was to sit down with the proponents specifically, for the LNG project for instance, and ask very specific questions about the benefits to the community, what might be the risks to the community, bring some concerns forward, have them answer, and set up quarterly reporting where we sit down with the company and say: Okay, you've made these commitments, we have given you social licence, show us the progress. We want to see some measurable progress and we want to see the benefits come to fruition in the community.

**Senator Gagné:** Bill C-48 does not ban projects and pipelines like the LNG. Your presentation was mostly about LNG experiences. I was just wondering why?

**Mr. Simons:** Right. A good deal of our research has also highlighted that there are very powerful activist organizations operating in British Columbia. Again, following some of Vivian Krause's research, we know the paper trail and the funding that has been attributed to anti-development campaigns. Those campaigns continue to grow and evolve, and the risk with C-48 is that it's the thin end of the wedge. What's next? Is targeting of LNG the next campaign?

Quite frankly, from personal experience, I have worked up and down the coast myself in resource operations, and in the 1990's as a logger. We saw the coastal rainforest campaign, again, funded primarily by Greenpeace, Sierra Club, and Forest Ethics, which is now Stand.earth, being very active in these campaigns as well, foreign-funded as well. They put a lot of our logging communities out of work. What started out as small areas being put off-limits, grew to being like the Great Bear Rainforest, which ranges from the Alaska panhandle to Vancouver Island.

I guess the question is, when is enough enough? What we're saying is, yes, we understand people's concerns when it comes to these projects, and they are fair concerns. The place for those concerns is in a regulatory process and in formal discussions, where you can have objective answers put forward.

**Senator Gagné:** So are you for or against Bill C-48?

**Mr. Simons:** Oh, against it. Absolutely. It's a sledgehammer approach to a perceived risk.

**M. Simons :** Une diversité de sources. Nous passons beaucoup de temps à faire des recherches sur Internet et à discuter avec des entreprises.

Notre organisation a notamment rencontré des promoteurs, par exemple ceux du projet d'exploitation de GNL, et nous leur avons posé des questions précises sur les avantages et les risques que présente ce projet pour la collectivité. Nous avons exprimé nos préoccupations et exigé des réponses. Nous avons établi un échéancier de rencontres trimestrielles pour leur rappeler leurs engagements, pour lesquels ils ont obtenu l'approbation sociale, et pour faire le suivi des progrès accomplis. Nous voulons pouvoir mesurer les progrès accomplis ainsi que les retombées pour la collectivité.

**La sénatrice Gagné :** Le projet de loi C-48 n'interdit pas les projets et les pipelines de GNL. Votre exposé portait presque exclusivement sur votre expérience dans le dossier du GNL. J'aimerais savoir pourquoi?

**M. Simons :** C'est exact. Notre recherche nous a permis de démontrer qu'il existait des organisations activistes très puissantes en Colombie-Britannique. Grâce à la recherche menée par Vivian Krause, nous en avons la trace écrite et nous savons combien d'argent a été consacré à des campagnes contre les projets de développement. Ces campagnes s'amplifient et le projet de loi C-48 risque justement de faire déraiper les choses. Que se passera-t-il après? La prochaine campagne ciblera-t-elle le GNL?

Personnellement, j'ai travaillé tout le long de la côte dans le secteur de l'exploitation des ressources et, dans les années 1990, comme bûcheron. Nous avons vu que la campagne pour la forêt pluviale côtière a été en grande partie financée par Greenpeace, Sierra Club et Stand.earth, anciennement appelée Forest Ethics. Ces organisations ont été très actives dans ces campagnes financées notamment grâce à des fonds étrangers. Elles envoient au chômage bon nombre des travailleurs de l'industrie du bois de nos collectivités. Elles ont commencé par vouloir interdire l'accès à de petites zones, mais elles visent maintenant des zones aussi grandes que la forêt pluviale de Great Bear, qui s'étend de la péninsule de l'Alaska à l'île de Vancouver.

À quel moment faut-il dire « C'est assez ». Ce que nous disons, c'est que oui, nous comprenons les préoccupations des gens face à ces projets, elles sont justifiées. Mais la meilleure tribune pour exprimer ces préoccupations, c'est le processus d'évaluation environnementale et les discussions formelles qui permettent d'obtenir des réponses objectives.

**La sénatrice Gagné :** Finalement, êtes-vous pour ou contre le projet de loi C-48?

**M. Simons :** Oh, contre. Absolument. C'est une approche trop draconienne face à un risque perçu.

**Senator MacDonald:** I thank all of you for being here. I always like talking to engineers, so I think I'll speak to you, Mr. Shannon.

Most of your report here deals with the movement of heavy oil. What's your position on the export of LNG from Kitimat? Do you have a problem with that?

**Mr. Shannon:** No, I don't have a problem with the export of LNG from Kitimat. What bothers me about LNG is the fact that it's fracked. I'm also conscious of the world's need to get our carbon footprint down and the amount of methane from a fracked well concerns me. A tonne of methane is worth anywhere from 50 to 80 tonnes of carbon dioxide when you put it in the atmosphere. That's the only drawback I find with LNG.

**Senator MacDonald:** So you have no problem with exporting LNG through Kitimat?

**Mr. Shannon:** No, not per se.

**Senator MacDonald:** In principle. Going through your arguments here, double-hulled tankers are not foolproof. Well, of course they are not. Nothing is foolproof; we know that. I have great faith in good engineering though, I must say that.

You mentioned that, compared to oil ports in New Brunswick and Newfoundland, Kitimat's route to the open sea is far more complex. You never mentioned the fact that there are refineries in Montreal and Quebec. That's a pretty long route, through ice-laden waters. You don't have that here.

**Mr. Shannon:** I don't have the map and I haven't looked at that, so I can't say. I was looking at the East Coast ports that have been mentioned so far.

**Senator MacDonald:** Most of the petroleum that goes through our water actually goes to inland refineries, through Nova Scotia waters up the St. Lawrence estuary.

I was never a big fan of putting heavy petroleum through Kitimat when there are better options available, and that's my question for you. We can put men on the moon. We can build a pipeline down the stem of Alaska, 50 years ago, from the Beaufort Sea, right down through Alaska. Do you really think we don't have the engineering that's capable of putting a corridor through to the West Coast, so that the West Coast can share in some of the minor risk that we share on the East Coast?

We manage 283 million metric tonnes of heavy petroleum every year. You have 6 million, and it's all in the lower mainland. We had a captain here who is a part of the Aboriginal

**Le sénateur MacDonald :** Merci à tous d'être venus. Je suis toujours ravi de parler à des ingénieurs, je vais donc m'adresser à vous, monsieur Shannon.

Votre rapport traite principalement du transport de pétrole lourd. Quelle est votre position au sujet de l'exportation de GNL à partir de Kitimat? Est-ce que cela vous pose un problème?

**M. Shannon :** Non, je n'ai aucun problème avec l'exportation de GNL à partir de Kitimat. Ce qui me dérange au sujet du GNL, c'est le fait qu'il est extrait par fracturation. Je suis aussi conscient que le monde doit réduire son empreinte carbone et je suis préoccupé par le volume de méthane provenant d'un puits. Une tonne de méthane rejeté dans l'atmosphère équivaut à 50 à 80 tonnes de dioxyde de carbone. C'est le seul bémol que j'émetts au sujet du GNL.

**Le sénateur MacDonald :** Vous ne voyez donc pas d'un mauvais œil l'exportation de GNL à partir de Kitimat?

**M. Shannon :** Pas en tant que telle.

**Le sénateur MacDonald :** En principe. En parcourant vos notes, je constate que les pétroliers à double coque ne sont pas à l'abri d'un accident. C'est évident. Rien n'est à l'abri d'un accident; nous le savons. Je dois toutefois ajouter que j'ai une grande confiance dans les bonnes pratiques d'ingénierie.

Vous avez dit que, comparativement aux ports pétroliers du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve, le passage entre Kitimat et la haute mer est beaucoup plus complexe. Vous n'avez pas mentionné les raffineries situées à Montréal et à Québec. C'est un parcours assez long, sur le fleuve couvert de glaces. Vous n'en parlez pas ici.

**M. Shannon :** Je n'ai pas la carte sous les yeux et je n'ai pas examiné ces cas, je ne peux donc pas me prononcer. Je m'intéressais aux ports de la côte Est qui ont été mentionnés.

**Le sénateur MacDonald :** La majeure partie du pétrole acheminé par voie maritime aboutit dans des raffineries situées à l'intérieur des terres et transite par l'estuaire du Saint-Laurent et les eaux entourant la Nouvelle-Écosse.

Je n'ai jamais été très chaud à l'idée de faire transiter du pétrole lourd par Kitimat, dès lors qu'il existe de meilleures solutions, et c'est la question que je vous pose. Nous pouvons envoyer des hommes sur la lune. Il y a 50 ans, nous avons réussi à construire un oléoduc qui traverse l'Alaska, de la mer de Baffin jusqu'au sud. Pensez-vous vraiment que nos ingénieurs ne sont pas capables d'aménager un corridor sur la côte Ouest, afin que cette région puisse partager une partie du risque mineur que nous partageons sur la côte Est?

Nous gérons 283 millions de tonnes métriques de pétrole lourd par année. Vous en avez six millions et il est concentré dans la vallée du Fraser. Nous avons entendu un capitaine qui est aussi



community here, and he has great faith in the ability to manage oil on this coast. I'm just curious to hear your response to that.

**Mr. Shannon:** Well, I have to get back to Enbridge's calculation of oil spill risk on the marine portion. They've estimated a return period for an oil spill on either the north or south routes from Kitimat to the open ocean of 350 years. On the face of it, it sounds like pretty good odds, but when you look at the numbers statistically in another manner, that 350-year return period for a 5 million liter spill means that you could see one in the first 40 years. So you have an 11 per cent chance; that's the number, an 11 per cent chance of a spill that size in 40 years.

That's using the numbers they provide, from Det Norske Veritas' evaluation of the course. This is a Norwegian firm that looked at typically tankers and other likelihood of spills, lost power, et cetera.

I find an 11 per cent chance of 5 million liters in the north coast waters for marine shipping to be unacceptable, personally.

**The Deputy Chair:** Senator, can we go to the other question, and you will be on the second round. We'll have time, probably, for a second round. Thank you. Senator Simons?

**Senator Simons:** Thank you. It's nice to have another Simons in the room, but my question is not for you. My question is actually for Mr. Shannon.

I'm really interested in what you've told us about the Jones Act, and I wonder if you could tell us how the American legislation compares to what the Canadian framework is.

My second question, if we have time, is: Some people have suggested to us that Stewart, a port in Nisga'a territory, might be a better option for a potential corridor, and I wondered if you knew anything about the geotechnical aspects of that part of B.C.

But I want to start with the Jones Act.

**Mr. Shannon:** The Jones Act tankers, because they are built in the U.S., they are notoriously expensive to build. In fact, John McCain, when he was alive, was trying to kill the act. It's an old act, but John McCain was opposed to the fact that these ships cost so much, and they were more than was needed, he thought.

membre de la communauté autochtone ici et il a une grande confiance dans la capacité de gérer le pétrole sur cette côte. Je suis curieux de savoir ce que vous en pensez.

**M. Shannon :** Bien, je dois revenir aux calculs d'Enbridge sur le risque de déversement en mer. La société a calculé que la période de retour en cas de déversement sur les routes du nord ou du sud, entre Kitimat et la haute mer, serait de 350 ans. À première vue, cela semble assez probable, mais si vous regardez les données statistiques sous un autre angle, cette période de retour de 350 ans pour un déversement de 5 millions de litres signifie qu'il pourrait se produire un déversement au cours des 40 premières années. La probabilité est donc de 11 p. 100; le risque d'avoir un déversement de cette ampleur sur une période de 40 ans est donc de 11 p. 100.

Ce calcul est basé sur les chiffres provenant de l'évaluation de Det Norske Veritas. Cette entreprise norvégienne a étudié des pétroliers types et la probabilité de déversements, la perte d'énergie et ainsi de suite.

Personnellement, une probabilité de 11 p. 100 qu'un navire déverse 5 millions de litres dans les eaux de la côte nord me paraît inacceptable.

**La vice-présidente :** Monsieur le sénateur, pouvons-nous passer à l'autre question. Vous pourrez poursuivre au deuxième tour. Nous aurons probablement le temps d'en faire un. Je vous remercie. Madame Simons, c'est à vous.

**La sénatrice Simons :** Merci. Je suis ravie de rencontrer un autre Simons ici, mais ma question ne s'adresse pas à vous, mais à M. Shannon.

Je suis très intéressée par ce que vous nous avez dit au sujet de la Loi Jones et j'aimerais que vous fassiez une comparaison entre la loi américaine et le cadre réglementaire canadien.

Ma deuxième question, si le temps le permet, est la suivante : certains témoins nous ont dit que Stewart, un port situé en territoire nisga'a, pourrait être un meilleur choix pour un corridor potentiel. J'aimerais savoir si vous connaissez les caractéristiques géotechniques de cette région de la Colombie-Britannique.

J'aimerais toutefois commencer par la Loi Jones.

**M. Shannon :** Il est connu que les coûts de construction des pétroliers assujettis à cette loi sont très élevés, puisqu'ils sont construits aux États-Unis. De son vivant, John McCain a bien tenté de torpiller cette loi. Elle date d'un certain temps, mais John McCain s'opposait au fait que ces navires coûtent trop cher à construire et que, selon lui, il y en avait trop par rapport aux besoins.

They are safe because of their redundant safety features, and I think it would be a wise way to ship oil, if you wanted to, from risky ports.

**Senator Simons:** How do Canadian laws compare?

**Mr. Shannon:** I'm not familiar with that.

**Senator Simons:** The other question is about Stewart.

**Mr. Shannon:** Again, I'm relying on Northern Gateway's evaluation of the Mylor Peninsula, which is near that. They were worried about putting horizontal oil pipelines directional drilled under all the water courses they had to cross. They were frightened that it wouldn't be feasible economically to be sure of safety on that section. So all of the ports except Kitimat were ruled out for reasons of geotech on pipelines.

**Senator Simons:** Grassy Narrows, as well?

**Mr. Shannon:** Yes.

**Senator Simons:** Are we in a world in which someone could actually drive their tanker into the Oakland Bay Bridge, which is shown in your pictures here? It's a pretty big bridge. How does something like that happen?

**Mr. Shannon:** There was a National Transport Safety Board investigation of that incident. It was a container ship, it wasn't a tanker. Do you have the name?

**Senator Simons:** Yes, the Cosco Busan.

**Mr. Shannon:** Cosco Busan, yes.

**Senator Simons:** Because that was a container ship, it wasn't covered by the Jones Act?

**Mr. Shannon:** That's right. It didn't fall under the Jones Act because it was a Chinese crew. A pilot was handling the ship. He misunderstood, and medication was involved; there were a lot of issues with that incident.

**Senator Patterson:** Madam Chair, I'm going to try to get in three quick questions.

Mr. Simons, you've basically said that Bill C-48, if I understood you right, is undemocratic because it takes away the right of citizens to participate in environmental reviews that would otherwise take place with regard to these projects prohibited under the bill.

There's a new, very comprehensive environmental legislative package before the Senate now, Bill C-69, and it's been hailed by environmentalists as better than anything before, more

Ces navires sont sécuritaires grâce à leurs dispositifs redondants de sécurité et je pense que ce serait une sage option pour le transport de pétrole à partir de ports à risque, si c'est ce que vous souhaitez faire.

**La sénatrice Simons :** Que pensez-vous des lois canadiennes, en comparaison?

**M. Shannon :** Je ne les connais pas bien.

**La sénatrice Simons :** Mon autre question concerne Stewart.

**M. Shannon :** Là encore, je m'appuie sur l'évaluation de la Northern Gateway portant sur la péninsule Mylor, qui se trouve à proximité. L'entreprise avait des inquiétudes à poser des tronçons de pipeline par forage directionnel horizontal sous les plans d'eau que les navires traversaient. Elle craignait qu'il soit économiquement impossible d'assurer la sécurité sur cette portion du parcours. Elle a donc exclu tous les ports à l'exception de Kitimat en raison des caractéristiques géotechniques qui posaient un problème pour les pipelines.

**La sénatrice Simons :** Grassy Narrows également?

**M. Shannon :** Oui.

**La sénatrice Simons :** Vivons-nous dans un monde où une compagnie pourrait faire passer son pétrolier sous le pont de la baie d'Oakland, comme on le voit sur vos photos ici? C'est un pont assez imposant. Comment est-ce possible?

**M. Shannon :** La National Transport Safety Board a fait enquête sur cet incident. Il s'agissait un porte-conteneurs et non d'un pétrolier. Connaissez-vous le nom?

**La sénatrice Simons :** Oui, le Cosco Busan.

**M. Shannon :** Ah oui, le Cosco Busan.

**La sénatrice Simons :** Comme c'était un porte-conteneurs, il n'était pas visé par la loi Jones?

**M. Shannon :** C'est exact. Il n'était pas assujéti à cette loi parce que son équipage était chinois. C'est un pilote qui dirigeait le navire. Il a mal compris et il y avait aussi des médicaments en cause; il y avait beaucoup de facteurs en jeu dans cet incident.

**Le sénateur Patterson :** Madame la présidente, je vais essayer de poser trois questions rapides.

Monsieur Simons, si je vous ai bien compris, vous avez dit que le projet de loi C-48 était antidémocratique parce qu'il prive les citoyens de leur droit de participer à des examens environnementaux qui devraient normalement avoir lieu pour les projets qui sont interdits en vertu du projet de loi.

Le Sénat est actuellement saisi d'un nouveau projet de loi omnibus environnemental très exhaustif, le projet de loi C-69, qui a été acclamé par les environnementalistes comme le

rigorous, it involves full consultation, there's a chapter on Indigenous people, and clause 22 sets out 20-plus interests that need to be engaged.

Are you thinking that we have a perfectly good environmental review process in Canada that would take care of local input and impacts rather than the sledgehammer blow of an act?

**Mr. Simons:** I'm trying to say that there are many concerns. We hear them here, obviously, and from many communities. The place to address those concerns is through an environmental assessment process, where you can hear those concerns and put it upon the proponent to answer. When you get to the end of that process, you can make a determination on whether it happens or it doesn't happen.

Bill C-48 is a leftover, is what remains of the Northern Gateway campaign. It was a political promise in the federal Liberal platform. MLA Ellis Ross talked about separating politics from good governance, and Bill C-48 in our view is a political reaction as opposed to good governance through a policy that would put these very questions in front of a review process in which you can make an objective determination of yes or no.

You folks have probably been legislators for a long time, and I've worked in that area as well. I'm actually a former bureaucrat. I spent 12 years in the B.C. government, in the area of resource regulation and legislation. Once something is enacted, it's very hard to undo. There's a permanence to Bill C-48, and that's why I mention it as a sledgehammer approach to answering risk questions.

**The Deputy Chair:** Please keep your answers a little shorter, because the senator has two other questions.

**Senator Patterson:** I'll try to be very brief, Madame Chair.

Dr. Artelle, I understand you're a scientist and you're not involved with the administration of the Raincoast Conservation Foundation. You think there was some funding from U.S. donors. I just want to tell you that Vivian Krause has revealed that the Raincoast Conservation Foundation was part of the Tar Sands campaign aimed at land-locking Canadian oil. The foundation received funding from 2010 to 2014 from Tides Canada and the Tides Foundation, and \$1.1 million U.S. from

meilleur jamais présenté à ce jour. Il y a un chapitre sur les peuples autochtones, et l'article 22 dresse une liste de plus d'une vingtaine de facteurs à prendre en compte.

Selon vous, notre processus d'examen environnemental au Canada est-il parfait au point de prendre en compte les points de vue et des impacts locaux, sans qu'il soit nécessaire d'adopter une loi aussi draconienne?

**M. Simons :** Ce que j'essaie de dire, c'est qu'il y a de nombreuses préoccupations à prendre en compte. Nous les entendons ici, évidemment, et dans de nombreuses communautés. La meilleure tribune pour examiner ces préoccupations, c'est le processus d'évaluation environnementale qui permet aux citoyens d'exprimer leurs doléances et qui oblige le promoteur à y répondre. À la fin du processus, vous pouvez déterminer si oui ou non le projet ira de l'avant.

Le projet de loi C-48 est un reliquat en quelque sorte, c'est ce qui reste de la campagne de la Northern Gateway. C'est une promesse que les libéraux avaient faite dans leur plateforme électorale. La députée provinciale Ellis Ross a dit qu'il fallait faire une distinction entre la politique et la saine gouvernance; nous pensons que le projet de loi C-48 est une réaction politique, et non une mesure de saine gouvernance prévoyant une stratégie qui permettrait la prise en compte de ces préoccupations dans le cadre d'un processus d'examen. Vous pourriez ensuite déterminer objectivement si oui ou non le projet sera mis en œuvre.

Vous êtes probablement des législateurs de longue date, mais j'ai moi aussi travaillé dans ce domaine. En fait, je suis un ancien fonctionnaire. J'ai travaillé 12 ans au sein du gouvernement de la Colombie-Britannique, dans le domaine de la réglementation et de la législation des ressources. Une fois qu'une loi est adoptée, il est très difficile de revenir en arrière. Il y a une pérennité dans le projet de loi C-48, c'est pour cette raison que j'ai dit que c'est une façon draconienne de réagir face à un risque.

**La vice-présidente :** Je vous demanderais d'être plus bref, parce que le sénateur a deux autres questions à poser.

**Le sénateur Patterson :** Je vais essayer d'être concis, madame la présidente.

Monsieur Artelle, je crois savoir que vous êtes un scientifique et que vous n'avez rien à voir avec l'administration de la Raincoast Conservation Foundation. Vous pensez que votre fondation a reçu de l'argent de donateurs américains. Je veux simplement vous informer que Vivian Krause a révélé que la Raincoast Conservation Foundation avait participé à la campagne contre les sables bitumineux qui visait à enclaver le pétrole canadien. De 2010 à 2014, votre fondation a reçu

the Gordon and Betty Moore Foundation from 2003 to 2018. That information would be important for the committee to have, if you would.

Finally, Mr. Shannon, one thing struck me, and there was no footnote.

**The Deputy Chair:** Maybe we should give Mr. Artelle a chance to answer.

**Mr. Artelle:** I think it would be incumbent to have the full financial details, not Vivian Krause's assessment of them. I don't deal with the finances, but I think that that characterization should be backed up with the evidence of the actual financials. If you folks want to evaluate that, I'd be happy to follow up with that. Will do, you bet.

**Senator Patterson:** Very quickly, Mr. Shannon, you talked about the difficulty of transferring pilots in high winds in the northwest coast.

Today, we got another presentation from a witness that 99.97 per cent of pilotage in the Pacific coast is incident-free. You didn't have a footnote for your reference. Are you saying that pilots can't make it on the boats at times? What's your authority for that statement, please?

**Mr. Shannon:** It's only anecdotal. I knew a helicopter pilot who used to deliver pilots to ships, and he said in rough weather it was very difficult to do that, quite risky for them to descend the line and get on board in heavy seas, strong winds. They get on board in Triple Island, near the West Coast, and they also get on board at Pine Island, near Vancouver Island. There are two places, as far as I'm aware, of where pilots join ships, and get off as well.

I'd like to make another comment on Vivian Krause's concept of landlocked oil from Alberta. There are two oil refinery proposals for Kitimat which would take oil from Alberta and convert it into finished product, which would be shipped through Kitimat. Bill C-48 does not negate those two opportunities. I just wanted to make that clear. I ruled it out as far as a port for persistent oils; that's what Bill C-48 is built on, not refined products. There are products like gasoline, diesel, light oils that are still shippable, let's put it that way, from Kitimat.

**Senator Cormier:** My question is around funding, again. I just want you to tell us, if you are receiving money from the United States, does it link you to any kind of ideology or activities or specific mandates?

There is that perception. We have to be clear on this, so I would like to have your straight answers on that.

des fonds de Tides Canada et de la Tides Foundation et, entre 2003 et 2018, elle a reçu 1,1 million de dollars américains de la Gordon and Betty Moore Foundation. Il serait important que le comité ait cette information, si vous le permettez.

Enfin, monsieur Shannon, vous avez soulevé un point qui m'a surpris, mais il n'y a pas de note en bas de page.

**La vice-présidente :** Nous devrions peut-être laisser M. Artelle répondre.

**M. Artelle :** Je pense qu'il est important que vous lisiez le rapport financier au complet et pas seulement l'analyse de Vivian Krause. Les finances ne sont pas de mon ressort, mais je pense que cette affirmation doit être étayée par des documents financiers. Si vous voulez examiner les chiffres, je serai ravi de faire un suivi à ce sujet. Je vais le faire, c'est certain.

**Le sénateur Patterson :** Très brièvement, monsieur Shannon, vous avez évoqué la difficulté de transférer des pilotes par grands vents le long de la côte nord de l'Ouest canadien.

Aujourd'hui, un autre témoin qui nous a dit qu'aucun incident n'a eu lieu dans 99,97 p. 100 des services de pilotage assurés le long de la côte du Pacifique. Voulez-vous dire que les pilotes sont parfois incapables de se rendre à bord? Sur quoi vous appuyez-vous pour affirmer cela?

**M. Shannon :** C'est une observation anecdotique seulement. Un pilote d'hélicoptère qui effectuait le transport de pilotes sur des navires m'a dit un jour que cet exercice était très difficile par gros temps et qu'il était risqué d'hélicoptériser les pilotes par grosse mer et par vents forts. Les pilotes embarquent aux îlots Triple, près de la côte, et aussi à l'île Pine, près de l'île de Vancouver. À ma connaissance, ce sont les deux endroits où les pilotes embarquent et débarquent.

J'aimerais ajouter un mot au sujet du pétrole enclavé en Alberta dont parlait Vivian Krause. Deux projets de raffinage du pétrole ont été proposés pour Kitimat. Le pétrole proviendrait de l'Alberta et serait transformé en produit fini avant d'être expédié à partir de Kitimat. Le projet de loi C-48 n'interdit pas ces deux projets. J'aimerais que ce soit bien clair. J'ai rejeté ce port pour les pétroles persistants; le projet de loi porte sur ce genre de pétrole, et non sur les produits finis. Des produits comme l'essence, le diesel, le pétrole léger peuvent toujours être expédiés, si on peut dire, de Kitimat.

**Le sénateur Cormier :** Ma question concerne le financement. Si vous recevez de l'argent des États-Unis, dites-nous seulement si cela vous lie à une idéologie ou à des activités ou des mandats spéciaux?

Cela peut être perçu ainsi. Nous devons être clairs sur ce point. J'aimerais avoir des réponses claires à ce sujet.

**Mr. Knox:** I can start, if you like. No, that's not legal under U.S. charitable laws. So they can't tell us what to do. We apply for funding to do work on stuff and we get money to do that. They don't oversee any of that. Then we report at the end.

Although most of these foundations we get money from are based in the U.S., they're international companies. They're companies that Canadians invest in. Most of you have computers. You have Intel chips in them. These companies make lots of stuff and sell it around the world. They give back to charities all over the world, including Canada. Some of them happen to care about salmon conservation.

As I mentioned earlier, this is one of the last best places in the world. We have the largest salmon in the world; we have some of the healthiest salmon populations. That's why these companies and foundations invest here. It's not because of some conspiracy theory that an oil lobbyist like Vivian Krause has created.

**Senator Cormier:** Some foundations have specific criteria for giving money, and that could mean specific activities, specific visions.

**Mr. Artelle:** Just to echo, it is a little bit of a red herring, this line of argument, and a little bit of an ironic one, given that the proponents for these generally have international funding. That's just a general comment.

But to answer the direct question —

**The Deputy Chair:** Yes, Mr. Artelle, please answer it.

To others in the room, this is a hearing, so let us hear our witnesses. Thank you.

**Mr. Artelle:** Thank you. In terms of my own process, I'm subject to peer review in the research that I do and in that I have to be fully transparent. That is one way of definitively weighing the evidence, where your biases are evaluated. If you do research, it's subjected to anonymous peer review, and if you are trying to sell something, trying to spin something that the evidence doesn't support, that's exactly what the peer review system is set up to address. It is not perfect, but it's one of the best systems for assessing evidence and assessing for bias.

In my own case, I don't get American funding, period. If I did, I would not be able to give a message that this imaginary American funder would want me to give, because it would not

**M. Knox :** Je peux commencer, si vous voulez. Non, ce n'est pas légal en vertu des lois américaines sur les organismes de bienfaisance. Elles ne peuvent donc pas nous dire quoi faire. Nous demandons des financements pour faire un travail et nous obtenons de l'argent pour le faire. Elles ne supervisent rien de tout cela. Nous faisons ensuite un rapport à la fin des travaux.

Bien que la plupart des fondations qui nous versent des fonds soient basées aux États-Unis, ce sont des entreprises internationales. Ce sont des entreprises dans lesquelles les Canadiens investissent. La plupart d'entre vous ont des ordinateurs. Ils contiennent des puces Intel. Ces entreprises fabriquent beaucoup de choses et les vendent partout dans le monde. Elles font des dons à des organismes de bienfaisance partout dans le monde, y compris au Canada. Il se trouve que certaines se préoccupent de la conservation du saumon.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, c'est ici l'un des meilleurs endroits restants au monde. Nous avons les plus grands saumons au monde; nous avons certaines des populations de saumon les plus saines. C'est pourquoi ces entreprises et ces fondations investissent ici. Ce n'est pas à cause d'une théorie du complot créée par un lobbyiste du secteur pétrolier comme Vivian Krause.

**Le sénateur Cormier :** Certaines fondations ont des critères précis pour donner de l'argent et cela peut correspondre à des activités particulières, des visions spécifiques.

**M. Artelle :** Pour faire écho à ces propos, je dirais que ce genre d'arguments constitue quelque peu un écran de fumée et c'est un peu ironique, étant donné que les promoteurs de ces projets bénéficient généralement d'un financement international. Ce n'est qu'une observation générale.

Mais pour répondre à la question...

**La vice-présidente :** Oui, monsieur Artelle, veuillez y répondre.

Pour les autres personnes présentes, il s'agit d'une audience, alors entendons nos témoins. Merci.

**M. Artelle :** Merci. En ce qui concerne mes méthodes, mes recherches font l'objet d'un examen par les pairs et je dois être entièrement transparent. C'est une façon de juger les preuves de façon irréfutable, votre impartialité est évaluée. Si vous faites de la recherche, elle fait l'objet d'un examen anonyme par les pairs. Si vous essayez de vendre quelque chose, de présenter des résultats sans les appuyer sur des données probantes, c'est précisément le rôle du système d'examen de vous en empêcher. Ce n'est pas parfait, mais c'est l'un des meilleurs systèmes d'évaluation des preuves et de l'impartialité.

Pour ma part, je ne reçois pas de financement américain, un point c'est tout. Mais si c'était le cas, je ne serais pas en mesure de transmettre un message pour le compte de ce bailleur de fonds

pass through peer review. There is a built-in system to prevent that kind of bias in the sciences.

**Senator Cormier:** Thank you, sir.

**Mr. Knox:** I would just add, I don't understand why this line of questioning is specific to conservation organizations. What about the oil and gas lobby? Where do they get their money? How much money do they spend in Ottawa every year?

**The Deputy Chair:** Senator Tkachuk has another question.

**Senator Tkachuk:** I have another question on that. We're asking the questions here. You are coming here and you're making your case. We're asking you where you got your money from, and we ask that of everybody.

What I'm interested in is, are you interested in the East Coast? Do you do work on any other coast besides British Columbia? We haven't received any information about any of that. Or do you just focus here on the West Coast? It seems, on the West Coast, all these groups are located here. We don't hear about them on the East Coast that much. We don't hear about them in the United States that much. We hear about them here.

**Mr. Knox:** I work specifically in British Columbia, but mostly in northwestern British Columbia. The reason I work here is that I care about this place, and I care about what my kids and family have in the future. It's special to a lot of people, as you've heard over the last two days.

**Senator Tkachuk:** We all care about that.

**The Deputy Chair:** Is there another question on that delicate topic? No? We're fine?

Gentlemen, thank you very much. I thank you for appearing before the committee this afternoon.

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

**The Chair:** Thank you, Senator Miville-Dechêne for sitting in.

For our next panel this afternoon, we are pleased to welcome, from HARBO Technologies Ltd., Mr. Colin Doyle, senior advisor for Canada; from the International Ship-Owners Alliance of Canada, Mr. Oscar de Gouveia Pinto, director; and as an individual, Mr. Stan Bowles, director, Chamber of Shipping of British Columbia. Thank you for attending. We'll start with Mr. Bowles.

américain imaginaire, car il ne résisterait pas à un examen par les pairs. Il existe un système intégré pour prévenir ce genre de partialité dans le domaine scientifique.

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

**M. Knox :** J'aimerais simplement ajouter que je ne comprends pas pourquoi ces questions portent précisément sur les organismes de conservation. Qu'en est-il des lobbies du pétrole et du gaz? Où trouvent-ils leur argent? Combien d'argent dépensent-ils à Ottawa chaque année?

**La vice-présidente :** Le sénateur Tkachuk a une autre question.

**Le sénateur Tkachuk :** J'ai une autre question à ce sujet. C'est nous qui posons les questions ici. Vous venez ici et vous présentez vos arguments. Nous vous demandons d'où vient votre argent et nous le demandons à tout le monde.

Vous intéressez-vous à la côte Est? Travaillez-vous sur d'autres côtes que la Colombie-Britannique? Nous n'avons reçu aucune information à ce sujet. Ou concentrez-vous vos travaux uniquement sur la côte Ouest? Il semble que tous ces groupes soient situés ici, sur la côte Ouest. Nous n'en entendons pas beaucoup parler sur la côte Est. Nous n'en entendons pas beaucoup parler aux États-Unis. Nous en entendons parler ici.

**M. Knox :** Je travaille uniquement en Colombie-Britannique, mais surtout dans le nord-ouest de la province. La raison pour laquelle je travaille ici, c'est que je me soucie de cet endroit et de ce que mes enfants et ma famille auront à l'avenir. Cette région est chère au cœur de beaucoup de gens, comme vous l'avez entendu au cours des deux derniers jours.

**Le sénateur Tkachuk :** Nous nous en soucions tous.

**La vice-présidente :** Y a-t-il une autre question sur ce sujet délicat? Non? Tout va bien?

Messieurs, merci beaucoup. Je vous remercie d'avoir témoigné devant le comité cet après-midi.

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

**Le président :** Je vous remercie, sénatrice Miville-Dechêne, de m'avoir remplacé.

Nous accueillons cet après-midi, de HARBO Technologies Ltd., M. Colin Doyle, conseiller principal pour le Canada; de l'International Ship-Owners Alliance of Canada Inc., M. Oscar de Gouveia Pinto, directeur; et à titre personnel, M. Stan Bowles, directeur, Chamber of Shipping of British Columbia. Merci d'être venus. Nous allons commencer par M. Bowles.

**Stan Bowles, Director, Chamber of Shipping of British Columbia, as an individual:** Good afternoon, Mr. Chair and members of the committee.

As a Director of the Chamber of Shipping, I very much appreciate the opportunity to discuss the important technical details of tanker operations in view of the proposed moratorium on petroleum-based exports and related concerns to tanker traffic as outlined in Bill C-48.

My career has spanned more than 50 years, and I possess Canadian and British Class 1 Unlimited Master Mariners Certificate of Competence and Level 1 and 2 endorsements for oil, chemical, and gas. I have had command at sea and served with the federal government in Ottawa and Vancouver, where I was manager of Pollution Prevention/Dangerous Goods, Western Region, ship safety, and a marine investigator with the Transportation Safety Board.

I was OPI Western for the Canadian Council of Ministers of the Environment, the CCME, and vice-chair of the Pacific Regional Advisory Council on Pollution Prevention and Preparedness. Under the International Institute of Marine Surveying, I have authored five bulk liquid modules under the HND Program. I am a former Chemical Distribution Institute, an SIRE inspector and a class surveyor with ClassNK, the Japanese Clarification Society. This allowed me to inspect and certify tankers to meet rigorous vetting, port, and flag state requirements. As a loading master for Trans Mountain/Kinder Morgan, I was on the front line, ensuring Aframax tankers met the operational controls during cargo transfers to prevent pollution and boast a 100 per cent safe operation with a zero pollution record.

Tanker safety and control of shipboard operations is paramount. Chemical and product tankers are at the top of the food chain. They require all personnel to operate at a heightened level of awareness, and tankers have significant pollution control measures over and above bulk carriers.

A day in the life of the executive team on tankers must conform to rigid controls set out in the company Safety Management Systems, or the SMS. All operations are related to known or perceived risks. Industry best practices are under constant review, promoting continuous improvement and self-assessment, the core elements within the Tanker Management Self-Assessment Scheme applied by the Oil/Chemical Majors through the Oil Companies International Marine Forum, or OCIMF, and other organisations such as INTERTANKO.

**Stan Bowles, directeur, Chamber of Shipping of British Columbia, à titre personnel :** Bonjour, monsieur le président et bonjour aux membres du comité.

En qualité de directeur de la Chamber of Shipping, je suis très heureux d'avoir l'occasion de discuter des détails techniques importants de l'exploitation des pétroliers, en vue du moratoire proposé sur les exportations de pétrole et des préoccupations connexes à l'égard de la circulation des pétroliers, comme le prévoit le projet de loi C-48.

Ma carrière s'étend sur plus de 50 ans et je possède un brevet de capitaine au long cours canadien et britannique de classe 1 illimité, ainsi que des attestations de niveau 1 et 2 pour le pétrole, les produits chimiques et le gaz. J'ai été commandant en mer et j'ai travaillé pour le gouvernement fédéral à Ottawa et à Vancouver, où j'ai été directeur de la prévention de la pollution et du transport des marchandises dangereuses, à la Sécurité maritime dans la Région du Pacifique et enquêteur maritime au Bureau de la sécurité des transports.

J'ai été responsable de la région Ouest pour le Conseil canadien des ministres de l'environnement, le CCME et vice-président du Conseil consultatif régional du Pacifique pour la prévention et la préparation à la pollution. Sous l'égide de l'International Institute of Marine Surveying, j'ai rédigé cinq modules sur les liquides en vrac dans le cadre du programme HND. Je suis un ancien membre du Chemical Distribution Institute, ancien inspecteur du SIRE et ancien inspecteur de la société ClassNK, la Japanese Clarification Society. Cela m'a permis d'inspecter et de certifier des pétroliers pour satisfaire à des exigences rigoureuses en matière de contrôle, pour des contrôles privés, des ports et des États du pavillon. En qualité de responsable du chargement de Trans Mountain/Kinder Morgan, j'étais en première ligne pour veiller à ce que les pétroliers Aframax respectent les contrôles opérationnels lors des transferts de cargaison afin de prévenir la pollution et je m'enorgueillis d'avoir une exploitation sécuritaire à 100 p. 100 et un bilan de pollution vierge.

La sécurité et le contrôle des opérations à bord des pétroliers sont primordiaux. Les navires transportant des produits chimiques et des produits pétroliers sont au sommet de la chaîne. Cela exige que tout le personnel soit sensibilisé et que les navires-citernes soient soumis à des mesures de contrôle de la pollution élevées et supérieures à celles des vraquiers.

Sur les pétroliers, la routine de l'équipe de direction doit se conformer aux contrôles stricts établis par les systèmes de gestion de la sécurité de l'entreprise, les SGS. Le lien est systématiquement établi entre les opérations et les risques connus ou perçus qui s'y rapportent. Les pratiques exemplaires de l'industrie font l'objet d'un examen constant, favorisant l'amélioration continue et l'auto-évaluation qui constituent les éléments fondamentaux du Tanker Management Self-Assessment Scheme mis en œuvre par les grandes firmes pétrolières et de

Effectively, all tankers applying the company SMS rigidly, and subjected to a port state, flag state or a vetting, will achieve a clean report.

There have been no pollution incidents involving tankers on the West Coast of Canada. The *Exxon Valdez* incident 30 years ago evokes a great deal of emotion. For the industry, it was a game changer. She was a single-hulled tanker operating without the available technology, navigational aids, tug escorts, and response capability that is seen today in areas where these ships operate.

Since 2003, all tankers, including chemical and product carriers, have been mandated to be double-hulled as a result of agreements between administrations, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, otherwise known as MARPOL, or OPA'90, the US Oil Pollution Act.

Double-hulling effectively protects the cargo during low-impact incidents. During a major incident, the tank size and subdivisions limit a calculated outflow of cargo, thereby minimizing loss, depending on the vessel's draft and disposition.

Chemical carriers must also conform to construction requirements dictating their survival capability in relation to the types of cargoes they are certified to carry that are listed in the Certificate of Fitness. International conventions and protocols lay down these parameters. Cargo containment is also addressed with respect to the deleterious nature of the particular cargo.

The master is required to complete cargo record books, oil record books, and conduct crude oil washing consistent with the procedures and arrangements manuals. These indicate precisely where and what cargo has been loaded; its in-transit care and control, where it was discharged and how it was cleaned prior to loading the next cargo. Atmospheric control is also critical under MARPOL Annex VI.

The tanker exclusion zone has been in place since the late 1970s to mitigate risks in the wake of the Alaska pipeline development. The so-called tap tankers have transited B.C. waters without incident and continue to do so, carrying Alaskan crude to many ports south of the 49th parallel.

produits chimiques dans le cadre du Oil Companies International Marine Forum, l'OCIMF et d'autres organisations comme INTERTANKO. En effet, tous les navires-citernes respectant une stricte application des SGS de la compagnie et qui sont assujettis à un État du port, à un État du pavillon ou à un contrôle privé, obtiendront un rapport sans réserve.

Il n'y a eu aucune pollution accidentelle impliquant des pétroliers sur la côte Ouest du Canada. L'incident de l'*Exxon Valdez*, il y a 30 ans, suscite beaucoup d'émotion. Pour l'industrie, cela a changé la donne. Il s'agissait d'un pétrolier à coque simple qui ne disposait pas de la technologie, des aides à la navigation, des escortes de remorqueurs et de la capacité d'intervention qui existent aujourd'hui dans les zones d'opération de ces navires.

Depuis 2003, tous les navires-citernes, y compris les transporteurs de produits chimiques et de produits pétroliers, ont l'obligation d'avoir une double coque en vertu d'ententes entre les administrations, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, aussi appelée MARPOL, ou la loi OPA 90, la Oil Pollution Act des États-Unis.

La double coque protège efficacement la cargaison lors d'incidents à faible impact. Lors d'un incident majeur, la taille des citernes et le cloisonnement limitent l'écoulement de la cargaison à des quantités calculées, ce qui réduit les pertes au minimum, selon le tirant d'eau et la disposition du navire.

Les navires de transport de produits chimiques doivent également se conformer à des exigences de construction qui dictent leur capacité de survie en fonction des types de cargaisons qu'ils sont autorisés à transporter et qui sont énumérées dans le certificat de conformité. Ces paramètres sont établis par les conventions et les protocoles internationaux. Le confinement du fret est également adapté en fonction de sa nocivité.

Le capitaine doit remplir des registres de la cargaison, des registres des hydrocarbures et superviser le lavage du pétrole brut conformément aux manuels sur les méthodes et dispositifs de rejet. Ceux-ci indiquent précisément quelle cargaison se trouve à bord et où elle a été chargée; stipulent l'entretien et le contrôle effectués en cours de transport, l'endroit où la cargaison a été déchargée et la façon dont le nettoyage a été effectué avant le chargement de la cargaison suivante. Le contrôle des émissions dans l'atmosphère est également essentiel en vertu de l'annexe VI de la convention MARPOL.

La zone d'exclusion des pétroliers est en place depuis la fin des années 1970 pour atténuer les risques découlant de l'aménagement du pipeline trans-Alaska. Ces pétroliers ont traversé les eaux de la Colombie-Britannique sans incident et continuent de le faire, transportant du pétrole brut de l'Alaska vers de nombreux ports au sud du 49<sup>e</sup> parallèle.



Should this legislation pass, a comprehensive risk assessment of shipping in northern B.C. should be conducted within five years. The Minister of Transport should be tasked to review the feasibility of establishing particularly sensitive sea areas, or PSSAs, designated through the IMO.

A PSSA designation combines IMO protective measures and Canada's marine safety standards, such as ship routing, reporting requirements, and areas to be avoided. PSSAs are supported by science and adaptable depending on the environment and would leverage initiatives such as marine protected area network planning, proactive vessel management, and the Oceans Protection Plan. The voyage of all vessels is thoroughly planned and executed.

For many years, I have been associated with chemical and product tankers operating in the Pacific Trade Lane. There have been no incidents. The ships are predominately stainless steel and built in Japan to the highest classification rules.

The days of substandard tanker operations have long gone. Both Transport Canada and the U.S. Coast Guard ensure, through rigorous inspection regimes, that weak links are quickly addressed.

In closing, the protection of the environment is paramount. Every tanker master is acutely aware, and throughout the voyage ensures that all operations are monitored and logged so that, when challenged, he can prove the ship is being operated within the myriad of regulations and that, morally, he is a good steward of his assigned role. Thank you.

**The Chair:** Mr. Doylend.

**Colin Doylend, Senior Advisor (Canada), HARBO Technologies Ltd.:** Thank you very much for having me today. My name is Colin Doylend, and I'm here on behalf of HARBO Technologies, a company that has developed first-response technology to contain oil spills in minutes, saving time, money, and the environment.

First, I want to acknowledge that we are here today on the unceded land of the Tsimshian Nation. Thank you to them. It is an honour to be here in front of you today and to provide additional information concerning the deliberation of Bill C-48. I am here today to share with you how oil tankers and all other shipping or marine traffic can reduce the damage from oil spills,

Si ce projet de loi est adopté, une évaluation exhaustive des risques liés au transport maritime dans le nord de la Colombie-Britannique devrait être effectuée dans un délai de cinq ans. Le ministre des Transports devrait être chargé d'examiner la faisabilité de l'établissement de zones maritimes particulièrement vulnérables, les PSSA, désignées par l'entremise de l'OMI.

Une PSSA combine les mesures de protection de l'OMI et les normes de sécurité maritime du Canada, comme les routes de navigation, les exigences de déclaration et les zones à éviter. Les zones maritimes particulièrement vulnérables sont appuyées par des données scientifiques et sont adaptables en fonction de l'environnement. Elles multiplient les initiatives comme la planification du réseau d'aires marines protégées, la gestion proactive des navires et le Plan de protection des océans. Le voyage de chacun des navires fait l'objet d'une planification minutieuse qui est ensuite respectée à la lettre.

Pendant de nombreuses années, j'ai participé à l'exploitation de navires-citernes transportant des produits chimiques et des produits pétroliers dans la Pacific Trade Lane. Il n'y a eu aucun incident. Les navires sont pour la plupart en acier inoxydable et ils sont construits au Japon selon les règles de classification les plus élevées.

L'époque des pétroliers non conformes aux normes est révolue depuis longtemps. Transports Canada et la Garde côtière américaine s'assurent, grâce à des régimes d'inspection rigoureux, que les maillons faibles sont rapidement éliminés.

En conclusion, la protection de l'environnement est primordiale. Tous les capitaines de pétroliers sont très conscients de la situation et, tout au long du voyage, ils s'assurent que toutes les opérations sont surveillées et consignées de façon à pouvoir prouver, si nécessaire, que le navire est exploité conformément à la myriade de règlements et que, moralement, ils remplissent bien leur rôle. Merci.

**Le président :** Monsieur Doylend, je vous en prie.

**Colin Doylend, conseiller principal (Canada), HARBO Technologies Ltd. :** Merci beaucoup de m'accueillir aujourd'hui. Je m'appelle Colin Doylend et je représente HARBO Technologies, une entreprise qui a mis au point une technologie de première intervention pour contenir les déversements de pétrole en quelques minutes, ce qui permet de gagner du temps, d'économiser de l'argent et de préserver l'environnement.

Tout d'abord, je tiens à souligner que nous sommes ici aujourd'hui sur les terres non cédées de la nation Tsimshian. Merci à eux. C'est un honneur pour moi d'être ici devant vous aujourd'hui et de vous fournir des renseignements supplémentaires concernant les délibérations sur le projet de loi C-48. Je suis ici aujourd'hui pour vous expliquer comment les

fuel leaks, and other similar accidents in these waters; in fact, all Canadian waters.

HARBO has developed the world's lightest, smallest, and most effective oil spill first response system that stops the spread of oil immediately. While the federal government is doing its part by deploying large booms operated by specialized teams in a small number of strategic locations around the coast, HARBO's system is designed to be deployed closer to every spill, for example on all commercial vessels, docks, marinas, ferries, tugs, fish boats, naval vessels, pleasure craft and, of course, on oil tankers. All it takes is two people with just two hours of training and HARBO's system can be in the water working to contain a spill.

Using a health care analogy, the federal government is currently buying ambulances and hiring paramedics; HARBO is offering AEDs which can be used by anyone. Compared to traditional booms, HARBO's system is one fifteenth the weight and deployable in a fraction of the time using a craft as small as a lifeboat or in some cases no craft at all.

I want to show you the actual boom. This is it.

**Senator Simons:** We don't usually get show and tell.

**Mr. Doyle:** This is 50 pounds. It carries 80 feet of boom, and being able to do that is unheard of in the oil spill response industry. So just to give you a measure of the ability to deploy.

The power of this product, as you can see, is in its ease of use and lightweight, compact nature which allows for rapid deployment from vessels of opportunity. It can be stored near, and on, high-risk waterways to enable immediate response and containment. Really, it presents an opportunity for rapid response along the 28,000 kilometres of B.C.'s sacred coast. HARBO's system has been tested at OHMSETT, the world's premier oil spill response research facility, and is being used in several ports globally, including Albatross, Santos and Rotterdam.

Over the past four years, the coast has experienced a number of oil spill events that could have been contained much faster using HARBO's system. Just to mention a few, the M/V

pétroliers et tous les autres navires peuvent réduire les dommages causés par les déversements de pétrole, les fuites de carburant et d'autres accidents semblables dans ces eaux et, en réalité, toutes les eaux canadiennes.

HARBO a mis au point le système d'intervention d'urgence en cas de déversement de pétrole le plus léger, le plus compact et le plus efficace au monde, qui permet d'arrêter immédiatement la propagation du pétrole. Tandis que le gouvernement fédéral joue son rôle en déployant de grands barrages flottants exploités par des équipes spécialisées dans un petit nombre d'emplacements stratégiques le long de la côte, le système de HARBO est conçu pour être déployé au plus près de chaque déversement, par exemple sur tous les navires commerciaux, les bassins, les ports de plaisance, les traversiers, les remorqueurs, les bateaux de pêche, les navires militaires, les embarcations de plaisance et, bien sûr, sur les pétroliers. Il suffit de deux personnes ayant reçu seulement deux heures de formation pour mettre à l'eau le système HARBO et contenir un déversement.

Pour faire une analogie avec les soins de santé, le gouvernement fédéral achète actuellement des ambulances et embauche des ambulanciers paramédicaux; HARBO propose des défibrillateurs externes automatisés qui peuvent être utilisés par n'importe qui. Le système HARBO ne pèse que le quinzième du poids d'un barrage flottant traditionnel et peut être déployé beaucoup plus rapidement à l'aide d'une embarcation aussi petite qu'un bateau de sauvetage ou, dans certains cas, sans aucune embarcation.

Je tiens à vous montrer le barrage flottant lui-même. Le voici.

**La sénatrice Simons :** Nous n'avons pas l'habitude d'assister à des démonstrations.

**M. Doyle :** Cela pèse 50 livres et contient 80 pieds de barrage flottant, ce qui est sans précédent dans le domaine de l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Cela permet de vous donner une idée de la capacité de déploiement.

La puissance de ce produit, comme vous le voyez, tient à sa facilité d'utilisation et à sa nature légère et compacte, qui permet un déploiement rapide à partir de navires disponibles sur place. Il peut être entreposé près des voies navigables à risque élevé et sur celles-ci afin de permettre une intervention et un confinement immédiats. En réalité, il rend possible une intervention rapide le long des 28 000 kilomètres de la côte sacrée de la Colombie-Britannique. Le système HARBO a été évalué au réservoir d'essai des moyens de lutte contre les déversements de pétrole et de matières dangereuses en milieu simulé, l'OHMSETT, la principale installation de recherche sur les déversements d'hydrocarbures au monde et il est utilisé dans plusieurs ports à l'échelle mondiale, dont Albatross, Santos et Rotterdam.

Au cours des quatre dernières années, la côte a connu un certain nombre de déversement de pétrole qui auraient pu être circonscrits beaucoup plus rapidement grâce au système

Marathassa in English Bay in 2015. In 2016, we're all familiar with the *Nathan E. Stewart*, the tug that ran aground. It took a long time to bring the required resources to this remote area. HARBO's booms could have been easily and much more quickly transported. Critical areas of marine harvesting could have been immediately protected, with traditional ocean knowledge being used for deployment of preventative booming rather than hours later. Just in February 2018, HMCS *Calgary*, a federal asset, spilled 10,000 litres of fuel between Nanoose and Boundary Pass. I can't imagine a more qualified group of marine professionals than our Navy to be able to easily deploy HARBO's technology. On August 14, 2018, another tug in the Fraser River capsized and spilled some fuel. Like most, this tug had no containment system on board and the spread of oil was contained much quicker than usual because the company's headquarters was close by with a cache of spill supplies at the ready.

Currently, oil spills in the Port of Vancouver must be responded to within six hours, and the targets in other parts of Canada's Pacific waters are 12, 18, or even 72 hours. These times were established in 1995 under the Canada Shipping Act and reflected the technology available in the early 1990s. It's time to lower these times.

Don't just take our word for it. In February of this year, the report of the National Energy Board made it a condition that oil spills must be responded to within two hours in Vancouver's harbour and within six hours for the remainder of the Salish Sea. Even these can be improved upon. And, of course, they must apply on the entire coast.

As you undoubtedly know very well, cutting response times can mean the difference between a minor ecological disaster costing hundreds of thousands of dollars and a major disaster costing hundreds of millions. I even suggest that, within two hours, spilled oil can reach the shoreline. Response time means the difference between minor public criticism of the responsible party and significant loss of faith by consumers, residents, and taxpayers, to say nothing of the resulting lawsuits and payouts.

In Canada, while marine oil spill response is federally led, all respond is local. We keep relearning that lesson. There is an opportunity to get this right. The marine risk is there. All that is needed is leadership on marine response that is community- and

HARBO. Pour n'en nommer que quelques-uns, je citerais le M/V Marathassa dans la Baie English en 2015, nous connaissons tous le *Nathan E. Stewart*, le remorqueur qui s'est échoué en 2016. Il a fallu beaucoup de temps pour amener les ressources nécessaires dans cette région éloignée. Les barrages flottants de HARBO auraient pu être transportés plus facilement et plus rapidement. Les zones critiques de récolte des ressources marines auraient pu être immédiatement protégées et les connaissances traditionnelles sur les océans auraient pu être mises à profit pour déployer des barrages flottants de façon préventive plutôt que de le faire plusieurs heures après l'incident. En février 2018, le NCSM *Calgary*, un navire fédéral, a déversé 10 000 litres de carburant entre Nanoose et Boundary Pass. Il n'y a pas de marins professionnels plus compétents que les membres de notre marine pour déployer facilement la technologie HARBO. Le 14 août 2018, un autre remorqueur a chaviré dans le fleuve Fraser et déversé du carburant. Comme la plupart des navires, ce remorqueur n'avait pas de système de confinement embarqué et la propagation du pétrole a été contenue beaucoup plus rapidement qu'à l'habitude parce que le siège social de la compagnie se trouvait à proximité et disposait d'une réserve de matériel de gestion des déversements prêt à l'emploi.

À l'heure actuelle, les déversements de pétrole dans le port de Vancouver doivent être traités dans un délai de six heures. Dans d'autres parties des eaux canadiennes du Pacifique les objectifs sont de 12, 18, voire 72 heures. Ces durées ont été établies en 1995 en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada et reflétaient la technologie disponible au début des années 1990. Il est temps de réduire ces durées.

Nous ne vous demandons pas de nous croire sur parole. En février dernier, le rapport de l'Office national de l'énergie a décrété que les déversements de pétrole devaient être traités dans les deux heures dans le port de Vancouver et dans les six heures dans le reste de la mer des Salish. Même ces objectifs peuvent être améliorés. Et, bien sûr, ils doivent s'appliquer sur toute la côte.

Comme vous le savez sans doute très bien, la réduction des délais d'intervention peut faire la différence entre une catastrophe écologique mineure qui coûte des centaines de milliers de dollars et une catastrophe majeure qui coûte des centaines de millions de dollars. J'affirmerais même qu'en l'espace de deux heures, le pétrole déversé est susceptible d'atteindre le rivage. Selon le délai de réponse on peut passer de critiques publiques mineures à l'encontre de la partie responsable à une perte de confiance importante de la part des consommateurs, de la population locale et des contribuables, sans parler des poursuites et des paiements qui découlent de l'incident.

Au Canada, bien que l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin soit dirigée par le gouvernement fédéral, toutes les interventions sont locales. Nous ne cessons de réapprendre cette leçon. Nous avons l'occasion de

Indigenous-focused. Like the Senate Standing Committee on Fisheries did, noting that “every minute matters” in the SAR report, we just need to have a light shone on the good work that is done on all our coasts every day by ordinary Canadians who are prepared to do extraordinary things. We just need to give them the tools and the equipment. Canada needs to be ocean strong, and it can be. HARBO is proud to be a new addition to Canada’s ocean toolbox on marine response. Thank you, and I’d be pleased to answer any of your questions.

**The Chair:** Mr. de Gouveia Pinto.

**Oscar de Gouveia Pinto, Director, International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.:** Thank you. Good afternoon, Mr. Chair, and members of the committee. I appreciate the opportunity to offer my technical overview of safe tanker and ship operations.

I have more than 22 years’ deep sea sailing experience, most of this as a captain on large oil tankers, and around 27 years in shore-based managerial and leadership positions. I have experience in all aspects of tanker standards, day-to-day safe operations, and management. I am currently the director of a company managing a fleet of tankers trading globally. I am here today as director and chair of the International Ship Owners Alliance of Canada, or ISAC, representing a group of international ship owners, operating various types of vessels, in British Columbia. I am also the current chair for the North American panel of INTERTANKO, an international and well-respected association of international tanker owners and operators, with a total of around 342 members, representing 75 per cent of the global tanker fleet.

Oil tankers have been moving cargoes safely in Canada and around the world, be it in the bio-diverse waters of the Bay of Fundy, the coast of Newfoundland, and the Great Lakes. All of these waters share meteorological and other challenges comparable to the northern B.C. coast.

How does our industry provide confidence to Canadians and Indigenous communities that tankers are operated safely?

Tankers have an excellent safety record in relation to the volume of oil transported across the globe. This is achieved by the multiple layers of oversight. Safe tanker operations start with the International Maritime Organization, or IMO, setting robust construction and pollution prevention standards through international conventions. Since the grounding of *Exxon Valdez*,

bien faire les choses. Le risque maritime est là. Tout ce qu’il faut, c’est un leadership en matière d’intervention maritime axé sur les collectivités et les Autochtones. Comme l’a fait le Comité sénatorial permanent des pêches, qui a souligné dans le rapport sur la recherche et le sauvetage maritime que « chaque minute compte », il nous faut simplement mettre en valeur le bon travail que font quotidiennement et sur toutes nos côtes, les Canadiens ordinaires qui sont prêts à faire des choses extraordinaires. Il suffit de leur donner les outils et l’équipement. Le Canada doit être fort sur le plan maritime et il a les moyens de l’être. HARBO est fier de constituer un nouvel ajout à la boîte à outils du Canada en matière d’intervention maritime. Merci. Je serai heureux de répondre à vos questions.

**Le président :** Monsieur de Gouveia Pinto, vous avez la parole.

**Oscar de Gouveia Pinto, directeur, International Ship-Owners Alliance of Canada Inc. :** Merci. Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité. Je suis heureux d’avoir l’occasion de vous donner un aperçu technique de la sécurité de l’exploitation des pétroliers.

J’ai plus de 22 ans d’expérience de la navigation en haute mer, pour l’essentiel à titre de capitaine de grands pétroliers et environ 27 ans à des postes de direction et de leadership à terre. J’ai de l’expérience dans tous les aspects des normes relatives aux pétroliers, de la sécurité des opérations quotidiennes et de la gestion. Je suis actuellement directeur d’une entreprise qui gère une flotte de pétroliers qui font du commerce à l’échelle mondiale. Je suis ici aujourd’hui à titre de directeur et de président de l’International Ship-Owners Alliance of Canada Inc., l’ISAC, représentant un groupe international de propriétaires de navires qui exploitent divers types de bâtiments en Colombie-Britannique. Je suis également président du comité nord-américain d’INTERTANKO, une association internationale très respectée de propriétaires et d’exploitants de navires-citernes, qui compte environ 342 membres et représente 75 p. 100 de la flotte mondiale de pétroliers.

Les pétroliers transportent des cargaisons en toute sécurité au Canada et partout dans le monde, que ce soit dans les eaux riches en biodiversité de la baie de Fundy, de la côte de Terre-Neuve ou des Grands Lacs. Toutes ces eaux présentent des défis météorologiques et autres comparables à ceux de la côte nord de la Colombie-Britannique.

Comment notre industrie donne-t-elle aux Canadiens et aux collectivités autochtones l’assurance que les pétroliers sont exploités en toute sécurité?

Les pétroliers ont un excellent bilan de sécurité par rapport au volume de pétrole transporté dans le monde. Cela est possible grâce aux multiples niveaux de surveillance. Les opérations de sécurité des pétroliers commencent avec l’Organisation maritime internationale, l’OMI, qui établit des normes rigoureuses en matière de construction et de prévention de la pollution au

the IMO has mandated all tankers to have double-hull structures, providing an extra protective barrier between the oil cargo tanks and the sea and therefore increased protection against accidental pollution.

In addition to IMO standards, there are industry standards over and above the national regulations. Some of the more important and relevant to the industry are the International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals, or ISGOTT; mooring and mooring equipment guidelines; Tanker Management and Self-Assessment, TMSA; an audited maximum rest period record to prevent crew fatigue; and semi-annual inspections and audits undertaken by company superintendents.

To ensure compliance with the International Safety Management Code, ISM, and tanker safe operations, all the major oil companies, referred to as Oil Companies International Marine Forum, OCIMF, established a Ship Inspection Report Program system of reports called the SIRE. These inspections are carried out by qualified inspectors who inspect the entire spectrum of tanker systems, including crew experience, qualifications, and competency. A typical inspection undertaken only during discharge operations runs for 10 hours, witnessing the actual tanker operations and emergency response preparedness.

This program establishes a uniform ship inspection report checked against a comprehensive vessel inspection questionnaire, VIQ, a copy of which I will submit to the committee for reference. These inspection reports are logged in one central database, and must be done once every six months. All deficiencies observed as a result of such an inspection have to be addressed within 14 days. Oil companies access the database to screen tankers against such inspection, prior to permitting any tanker to carry their cargoes. Additionally, there are classification societies' annual safety and construction inspections and port state control inspections.

Canada has recently mandated every tanker calling Canadian ports shall be inspected by Transport Canada at least once every year, and every time on its first visit to a Canadian port. The tanker master must report any equipment deficiency prior entry into port.

Tankers are equipped with critical equipment redundancies such as independently powered double steering motors, double radars, double electronic navigation systems, or ECDIs, an emergency generator which is required to automatically kick in

moyen de conventions internationales. Depuis l'échouement de l'*Exxon Valdez*, l'OMI a imposé à tous les navires-citernes d'avoir des structures à double coque, offrant ainsi une barrière de protection supplémentaire entre les citernes contenant la cargaison d'hydrocarbures et la mer et, par conséquent, une protection accrue contre les pollutions accidentelles.

En plus des normes de l'OMI, certaines normes de l'industrie vont au-delà de la réglementation nationale. Parmi les normes les plus importantes et les plus pertinentes pour l'industrie, on peut citer l'International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals, l'ISGOTT; Mooring and Mooring Equipment Guidelines; Tanker Management and Self-Assessment, TMSA; un registre vérifié des périodes de repos maximales pour prévenir la fatigue de l'équipage; et les inspections et vérifications semestrielles effectuées par les surintendants de la compagnie.

Afin d'assurer le respect du Code international de gestion de la sécurité, le Code ISM et de l'exploitation sécuritaire des pétroliers, toutes les grandes sociétés pétrolières, regroupées sous le nom de Oil Companies International Marine Forum, OCFMI, ont établi un programme, de rapports d'inspection des navires, appelé SIRE. Ces inspections sont effectuées par des inspecteurs qualifiés qui examinent l'intégralité des systèmes des pétroliers, sans omettre l'expérience, les qualifications et les compétences de l'équipage. Une inspection typique, effectuée seulement pendant les opérations de déchargement, dure 10 heures, pendant laquelle l'inspecteur assiste aux opérations réelles à bord du pétrolier et à la préparation aux interventions d'urgence.

Ce programme établit un rapport uniformisé d'inspection des navires, vérifié par rapport à un questionnaire complet d'inspection des navires, le VIQ, dont je remettrai une copie au comité à des fins de référence. Ces rapports d'inspection sont consignés dans une base de données centrale et doivent être produits tous les six mois. Toutes les lacunes observées à la suite d'une telle inspection doivent être corrigées dans les 14 jours. Les sociétés pétrolières accèdent à la base de données pour sélectionner les pétroliers en fonction des inspections, avant de leur permettre de transporter leurs cargaisons. En outre, il y a les inspections annuelles de sécurité et de construction réalisées par des sociétés de classification et les inspections de contrôle par l'État du port.

Le Canada a récemment exigé que tous les pétroliers qui font escale dans les ports canadiens soient inspectés par Transports Canada au moins une fois par année et systématiquement lors de leur première visite dans un port canadien. Le capitaine du pétrolier doit signaler toute défektivité de l'équipement avant d'entrer dans le port.

À bord des pétroliers les équipements essentiels sont redondants, avec notamment des servomoteurs de barre doubles et indépendants, des radars doubles, des systèmes de navigation électronique doubles, les ECDI, une génératrice de secours qui

within a maximum of 45 seconds, and an emergency battery bank providing instant power to critical navigation equipment in the event of a major power failure, to ensure that the ship can maintain navigation and steering control. These are some of the redundancies just to name a few.

A report of 2015 by the Fraser Institute called “Energy Transportation and Tanker Safety in Canada” states in its opening summary: “A review of tanker safety in Canada and abroad shows that tankers are a highly reliable and increasingly safe way of transporting oil. There has never been a significant spill of crude oil in Canadian waters despite tens of thousands of transits on the East and West coasts.”

With such oversight and redundancies provided, all Canadians can rest assured that today’s tankers are technically safe and sound, competently manned and operated, continuing to influence safer operation in protecting the environment and support the safe transportation of our oil resources for the economic benefit of all Canadians.

It must also be recognized that there is no moratorium specifically to restrict the movement of oil tankers in any known maritime jurisdiction in the world.

As a matter of factual record, there is no known record of any pollution from a self-propelled tanker incident along the entire B.C. coast. Should this legislation be passed, it should task the Minister of Transport to explore establishing a particularly sensitive sea area, PSSA, through the International Maritime Organization, and also include a clause mandating a comprehensive risk assessment on the north coast of B.C. within five years.

I thank you for the opportunity to speak here today, and I welcome any questions you may have.

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

**Senator Simons:** Mr. Chair, I’m going to direct my question to Mr. Pinto and Mr. Bowles.

We’ve heard lots of conflicting testimony so far about the safety of ocean tankers. We had a witness in Ottawa who told us that the waves here are unusually strong and that they could unscrew the bolts that hold the tankers together. We had a witness earlier today who provided us with documentation that said that petrochemicals and oil, are particularly corrosive and that they could corrode the tankers from the inside. We had another witness who suggested that maybe we could put the oil

doit intervenir automatiquement dans un délai maximal de 45 secondes et un banc de batteries d’urgence qui fournit une alimentation instantanée à l’équipement de navigation critique en cas de panne d’électricité majeure, afin de s’assurer que le navire peut maintenir la maîtrise de la navigation et de la direction. Ce sont là certaines des redondances, pour n’en nommer que quelques-unes.

Un rapport publié en 2015 par l’Institut Fraser, intitulé « Energy Transportation and Tanker Safety in Canada », indique dans son sommaire qu’un examen de la sécurité des pétroliers au Canada et à l’étranger montre qu’ils constituent un moyen de transport du pétrole très fiable et de plus en plus sécuritaire. Il n’y a jamais eu de déversement important de pétrole brut dans les eaux canadiennes malgré des dizaines de milliers de passages sur les côtes Est et Ouest. »

Grâce à cette surveillance et à ces redondances, tous les Canadiens peuvent avoir l’assurance que les pétroliers d’aujourd’hui sont techniquement sécuritaires et solides, qu’ils sont exploités avec compétence par un personnel qualifié, qu’ils continuent d’influer sur la sécurité des opérations afin de protéger l’environnement et qu’ils appuient le transport sécuritaire de nos ressources pétrolières au profit de tous les Canadiens.

Il faut aussi reconnaître qu’aucune juridiction maritime au monde n’impose de moratoire spécifique pour limiter le mouvement des pétroliers.

Pour mémoire, il n’y a aucun cas connu de pollution accidentelle causée par un pétrolier autopropulsé sur l’ensemble de la côte de la Colombie-Britannique. Si ce projet de loi est adopté, il devrait charger le ministre des Transports d’étudier la possibilité d’établir une zone maritime particulièrement vulnérable, une PSSA, par l’entremise de l’Organisation maritime internationale. Il devrait aussi comporter une disposition exigeant une évaluation complète des risques sur la côte nord de la Colombie-Britannique d’ici cinq ans.

Je vous remercie de m’avoir donné l’occasion de m’adresser à vous aujourd’hui et je serai heureux de répondre à vos questions.

**Le président :** Merci beaucoup à tous.

**La sénatrice Simons :** Monsieur le président, ma question s’adresse à M. Pinto et à M. Bowles.

Nous avons entendu jusqu’à maintenant de nombreux témoignages contradictoires au sujet de la sécurité des navires-citernes. À Ottawa, un témoin nous a dit que les vagues ici sont exceptionnellement fortes et qu’elles pouvaient dévisser les boulons qui assurent l’assemblage des pétroliers. Aujourd’hui, un autre nous a fourni de la documentation indiquant que les produits pétrochimiques et le pétrole sont particulièrement corrosifs et qu’ils pouvaient corroder les pétroliers de l’intérieur.

inside pods instead of having it sort of rolling around loose in the tanker.

Perhaps you could address some of those safety concerns or ideas that we've heard.

The other question I had, a previous witness was just speaking about the Jones Act, which, I now understand, is unique to the United States in that it governs transport from one part of the U.S. to another. We are dealing with tanker traffic here on the West Coast that is not all Canadian-flagged. There could be tankers coming from Asia. How would we have assurance that the Canadian government would be able to regulate the safety of foreign-flagged tankers that were coming in and out of these ports?

**Mr. Bowles:** All very good questions; where do I start?

**Senator Simons:** Can a tanker come apart?

**Mr. Bowles:** Not since the Glükauf, which was the first ship to carry oil. Since then, a long, long time ago, basically after the World War II riveted ships — I guess that's what the witness was alluding to — have all but disappeared.

In fact, I don't know, Oscar, if riveted ships are even built now. So no, it's not going to come undone at the seams.

Secondly, for product and chemical tankers, the reason those ships are built to such high standards — and the majority of them are stainless steel — is that it is recognized that a lot of these products are corrosive or caustic, like sulphuric acid. These products need proper containment. So either you have a stainless steel ship or you have a coated ship, and those coatings are impervious to those products.

**Mr. de Gouveia Pinto:** Very good questions, there. Expanding on what Stan has already said, all ships that carry crude oils have coatings. The ballast tanks are coated. They go through an inspection program, a condition assessment program, surveys every five years, which goes to the extent of measuring the thicknesses, the corrosion levels, everything. Those are documented, and if they fall below a minimum specification of the standards, the plates have to be replaced. So there are mitigation mechanisms in place to combat corrosion.

Tankers coming undone; I've never heard of that one. That's the first time. But, well, what can I say?

Un autre témoin nous a dit que nous pourrions peut-être mettre le pétrole dans des capsules au lieu de le laisser rouler librement dans le pétrolier.

Pourriez-vous nous donner votre avis sur ces préoccupations ou ces idées en matière de sécurité?

Mon autre question concerne la Jones Act qu'a évoquée un témoin précédent et qui, si j'ai bien compris, est propre aux États-Unis en ce sens qu'elle régit le transport d'une partie des États-Unis à une autre. Ici, sur la côte Ouest, nous avons affaire à des pétroliers qui ne battent pas tous pavillon canadien. Il pourrait y avoir des pétroliers en provenance d'Asie. Comment pourrions-nous avoir l'assurance que le gouvernement canadien serait en mesure de réglementer la sécurité des pétroliers battant pavillon étranger qui entrent et sortent de ces ports?

**M. Bowles :** Ce sont de très bonnes questions; par où commencer?

**La sénatrice Simons :** Un pétrolier peut-il tomber en morceaux?

**M. Bowles :** Pas depuis le Glükauf, qui a été le premier navire à transporter du pétrole il y a très, très longtemps. Depuis, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale en gros, les navires rivetés — je suppose que c'est ce à quoi le témoin faisait allusion — ont pratiquement disparu.

En fait, je ne sais pas, Oscar, si des navires rivetés sont encore construits de nos jours. Donc, non, les assemblages ne vont pas se rompre.

Deuxièmement, en ce qui concerne les navires-citernes de produits pétroliers et de produits chimiques, la raison pour laquelle ils sont construits selon des normes aussi élevées — la majorité d'entre eux sont en acier inoxydable — est qu'il est reconnu que beaucoup de ces produits sont corrosifs ou caustiques, comme l'acide sulfurique. Ces produits doivent être bien confinés. Soit vous avez un navire en acier inoxydable, soit vous avez un navire revêtu et ces revêtements sont inattaquables par ces produits.

**M. de Gouveia Pinto :** Voilà de très bonnes questions. Pour compléter ce que Stan a déjà dit, tous les navires qui transportent du pétrole brut ont des revêtements. Les citernes de ballast sont revêtues. Ces revêtements font l'objet d'un programme d'inspection, d'un programme d'évaluation de leur état et de vérifications tous les cinq ans, ce qui permet d'en mesurer l'épaisseur, les niveaux de corrosion, tout. Ces données sont enregistrées et si elles sont inférieures à une spécification minimale établie par les normes, les panneaux doivent être remplacés. Il existe donc des mécanismes d'atténuation pour lutter contre la corrosion.

Je n'ai jamais entendu parler d'un pétrolier qui se serait démantelé. C'est la première fois. Mais que puis-je dire?

In comparing Jones Act ships with international tankers, as I mentioned, all tankers go through a very stringent vetting process by the oil majors — oil companies. This book here, which I will give the committee for reference, gives details on the extent of inspection that the tanker undergoes during a cargo transfer operation, right from communication skills to crew competency. Everything is checked during the transfer operation, and that is lodged in a central database which is assessed by all oil majors. So before a tanker carries any cargo, another oil company would screen that database and ask if that deficiency was rectified, ask for further explanation, so that is covered from there.

**Senator Simons:** So the inspection isn't just of the physical boat. It's of the crew competency, crew training.

**Mr. de Gouveia Pinto:** Absolutely.

**Senator Simons:** Language barriers.

**Mr. de Gouveia Pinto:** No language barriers, the way the records are maintained, passage planning. They go to the extent of witnessing the passage. They download VDR, video recordings, like the black box of an aircraft, which records the happenings on the bridge of the ship. All that is downloaded and sent for review, and those review results are sent to the company to see how the bridge team functions on board a tanker. The enhancements for safety have gone well beyond the measures of the *Exxon Valdez*.

**Senator Smith:** Mr. Chair, my question is for Mr. Pinto and Mr. Bowles.

At the end of your presentation you said that should this legislation be passed, the Minister of Transport should explore establishing a particularly sensitive sea area through the International Maritime Organization and mandate a comprehensive risk assessment on the north coast of B.C. within five years.

What is the definition of a particularly sensitive sea area, is that a corridor?

**Mr. de Gouveia Pinto:** A PSSA is established through the IMO. The IMO has a criteria guideline to establish a PSSA. For example, I can tell you that the sensitive area of Great Barrier Reef in Australia has a PSSA. The PSSA monitors the criteria required for those sensitive areas, and it also establishes

Si l'on compare les navires relevant de la Jones Act et les pétroliers internationaux, comme je l'ai mentionné, tous les pétroliers sont soumis à un processus d'approbation très rigoureux par les grandes compagnies pétrolières. Ce livre, que je vais remettre au comité pour référence, donne des détails sur l'étendue de l'inspection que le pétrolier subit pendant une opération de transbordement de cargaison, depuis les aptitudes de communication jusqu'à la compétence de l'équipage. Tout est vérifié pendant le transbordement et les résultats sont inscrits dans une base de données centrale qui est évaluée par toutes les grandes compagnies pétrolières. Donc, avant qu'un pétrolier ne transporte quelque cargaison que ce soit, une autre compagnie pétrolière examine cette base de données et demande si cette lacune a été corrigée, demande des explications supplémentaires, alors tous ces aspects sont pris en charge.

**La sénatrice Simons :** L'inspection ne se limite donc pas au bateau. Il s'agit de la compétence de l'équipage, de la formation de l'équipage.

**M. de Gouveia Pinto :** Absolument.

**La sénatrice Simons :** Qu'en est-il des barrières linguistiques?

**M. de Gouveia Pinto :** Il n'y a pas de barrières linguistiques avec la façon dont les données sont archivées, avec la planification des passages. On va jusqu'à assister aux passages. On utilise des enregistreurs des données du voyage, les VDR, des enregistrements vidéo, semblables à la boîte noire d'un avion, qui enregistrent les événements sur la passerelle du navire. Tout cela est téléchargé et envoyé pour examen et les résultats sont envoyés à l'entreprise pour vérifier le fonctionnement de l'équipe à la passerelle du pétrolier. Les améliorations apportées à la sécurité vont bien au-delà des mesures prises par l'*Exxon Valdez*.

**Le sénateur Smith :** Monsieur le président, ma question s'adresse à MM. Pinto et Bowles.

À la fin de votre exposé, vous avez dit que si ce projet de loi était adopté, le ministre des Transports devrait envisager d'établir une zone maritime particulièrement vulnérable par l'entremise de l'Organisation maritime internationale et d'exiger une évaluation complète des risques sur la côte nord de la Colombie-Britannique d'ici cinq ans.

Quelle est la définition d'une zone maritime particulièrement vulnérable, s'agit-il d'un corridor?

**M. de Gouveia Pinto :** Une PSSA est établie par l'entremise de l'OMI qui a établi des critères à cet effet. Par exemple, je peux vous dire que la zone sensible de la Grande barrière de corail en Australie fait l'objet d'une PSSA. La PSSA surveille les critères requis pour ces zones sensibles et elle établit



the routes that a tanker should go through, as well as what additional equipment is required on a tanker to transit through those areas.

**Senator Smith:** So it covers the whole area, not just part of the area.

**Mr. de Gouveia Pinto:** No.

**Senator Smith:** One of the options we talked about initially, is having a corridor concept, and I thought there could be some relationship to that concept. However, you're saying the whole area, and then do a review after five years. Is that correct?

**Mr. de Gouveia Pinto:** Yes. The thing is, if you go along that route, I would recommend that you establish a PSSA through the IMO which has very defined guidelines on the criteria required. Also that could recommend additional routes or corridors, as you mentioned, which would be traffic separation lanes.

So those corridors, or traffic separation lanes, are not to prevent oil spills, but establish a disciplined flow of traffic to prevent collisions. And that could be monitored and enhanced by shore traffic radars, just like air traffic control. So there are those resources in place.

**Senator Cormier:** Mr. Doyle, I read the press release, and you launched your spill-blocking system exactly one year ago: April 17, 2018. Congratulations on that.

How has it performed since you launched it? Can you give examples of situations, the context in which it was used and how it performed?

**Mr. Doyle:** Definitely, sir. There was a spill in the Port of Rotterdam. It was an oil terminal in Rotterdam, which is one of the largest ports in Europe. Our team at HARBO was called in from Israel with 1,000 feet of boom, and two people deployed it within less than an hour. It was a secondary containment. It wasn't the first response, because it wasn't set up to be first response. They saw the benefits of deploying it for secondary containment. Regular boom technology hasn't changed over the last many years. This is one of the first innovations, in curtain boom technology.

The fact that you're able to pick up that length of boom, connect it using the universal connectors, and deploy it off

également les itinéraires qu'un pétrolier doit suivre et définit l'équipement supplémentaire dont un pétrolier a besoin pour traverser ces zones.

**Le sénateur Smith :** Cela couvre donc toute la région, pas seulement une partie de la région.

**M. de Gouveia Pinto :** Non.

**Le sénateur Smith :** L'une des possibilités dont nous avons parlé au départ serait d'avoir un corridor et j'ai pensé qu'il pourrait y avoir un lien. Toutefois, vous dites que cela concernerait toute la zone et qu'il y aurait un examen au bout de cinq ans. Est-ce exact?

**M. de Gouveia Pinto :** Oui. Si vous suivez cette voie, je vous recommanderais d'établir une PSSA par l'entremise de l'OMI, qui a des lignes directrices très précises sur les critères requis. On pourrait aussi recommander des itinéraires ou des corridors supplémentaires, comme vous l'avez mentionné, ce qui créerait des voies de circulation séparées.

Donc, ces corridors ou ces voies de la circulation séparées ne visent pas à prévenir les déversements de pétrole, mais à établir une circulation disciplinée pour prévenir les collisions. Et cela pourrait être surveillé et amélioré par des radars terrestres, tout comme le contrôle de la circulation aérienne. Ces ressources sont donc en place.

**Le sénateur Cormier :** Monsieur Doyle, j'ai lu le communiqué de presse. Vous avez lancé votre système de confinement des déversements il y a exactement un an, soit le 17 avril 2018. Je vous en félicite.

Comment s'est-il comporté depuis son lancement? Pouvez-vous nous donner des exemples de situations, nous décrire le contexte dans lequel il a été utilisé et nous dire s'il a bien fonctionné?

**M. Doyle :** Certainement, monsieur. Il y a eu un déversement dans le port de Rotterdam. Il s'agissait d'un terminal pétrolier à Rotterdam, l'un des plus grands ports d'Europe. Notre équipe d'HARBO a été appelée et est venue d'Israël avec 1 000 pieds de barrage flottant. Deux personnes l'ont déployé en moins d'une heure. Il s'agissait d'un confinement secondaire. Ce n'était pas la première réponse, parce qu'elle n'a pas été conçue pour être la première réponse. Ils ont vu les avantages qu'il y avait à déployer notre produit pour le confinement secondaire. La technologie du barrage flottant classique n'a pas changé depuis de nombreuses années. C'est l'une des premières innovations depuis longtemps dans le domaine du barrage flottant.

Le fait que vous puissiez prendre une longueur de barrage, l'assembler à la suivante à l'aide de raccords universels et

a small craft, allows for so many different scenarios in terms of containment of a spill event.

**Senator Cormier:** Is that the only occasion it was used?

**Mr. Doyle:** We've had a number of other, smaller occasions, but that's the one most of note. We've done quite a bit of testing. I have to say that we'd like to do more real-life examples, but I also don't want to do more real-life examples.

And so we've done the testing at OMSET in the United States, at the facility there, as best we can. That test went over 48 hours; we had a 100-foot boom with 1 tonne of oil inside that boom, with quite a bunch of wave action, and no losses whatsoever in heavy oil.

We want to do more tests. We've been talking to NRCan. We've just been talking to Minister Wilkinson about having more in-depth discussions about what might be possible in terms of working with his colleagues at the Coast Guard. We've demoed with Western Canada Marine Response twice now. It takes a while to do a paradigm shift in terms of how you look at oil spill response.

When I gave the analogy of ambulances and paramedics versus AEDs, that's very much the case right now with every mindset. We're trying to change that to get people to say, "No, there's a better chance."

Even AEDs in this province aren't fully accepted in every single public building. That needs to change, too, and we think the same of oil spills.

**Senator MacDonald:** You're all great witnesses; it's great to have you here.

Canada is a country with great respect for the rule of law, and we have to have that respect. Of course, master mariners often find themselves sailing in international waters, or vice versa, master mariners from other countries sailing in our waters.

When it comes to international law and our international treaty obligations, where does this proposed law fit? Does this law contravene our international treaty obligations in any way? Perhaps, Mr. Bowles, I'll send that to you first.

**Mr. Bowles:** The bill, in my opinion, has some contentious issues with anchorage. One clause is the right of free passage. Take the example of the Umnak Strait up in the Aleutians. It is contested by the Alaskan government, but it keeps coming back to that international convention. As far as anchoring is concerned

la déployer à partir d'une petite embarcation permet de faire face à de nombreux scénarios différents de confinement d'un déversement.

**Le sénateur Cormier :** Est-ce la seule fois où il a été utilisé?

**M. Doyle :** Nous avons eu un certain nombre d'autres occasions, plus restreintes, mais c'est la plus importante. Nous avons fait pas mal de tests. Je dois dire que nous aimerions l'utiliser sur davantage de cas réels, mais en même temps je préférerais qu'il ne se produise pas de cas réels.

Nous avons donc fait les tests dans les installations de l'OMSET aux États-Unis, du mieux que nous le pouvions. Ce test a duré plus de 48 heures; nous avons déployé un barrage flottant de 100 pieds avec une tonne de pétrole à l'intérieur, même avec de fortes vagues il n'y a eu aucune perte de pétrole lourd.

Nous voulons faire davantage de tests. Nous avons été en contact avec Ressources naturelles Canada. Nous venons tout juste de discuter avec le ministre Wilkinson de la possibilité d'avoir des échanges plus approfondis sur une possible collaboration avec ses collègues de la Garde côtière. Nous avons fait deux démonstrations auprès de Western Canada Marine Response. Il faut un certain temps pour opérer un changement de paradigme dans la façon dont on envisage l'intervention en cas de déversement de pétrole.

Lorsque j'ai fait l'analogie entre les ambulances, les ambulanciers paramédicaux et les DEA, c'est tout à fait représentatif des attitudes auxquelles nous sommes confrontées à l'heure actuelle. Nous essayons de changer cela pour amener les gens à se dire qu'il est possible de faire mieux.

Même les DEA, dans cette province, ne sont pas entièrement acceptés dans tous les édifices publics. Cela aussi doit changer et nous pensons la même chose des déversements de pétrole.

**Le sénateur MacDonald :** Vous êtes tous d'excellents témoins; c'est un plaisir de vous avoir ici.

Le Canada est un pays qui respecte énormément la primauté du droit et nous devons maintenir cela. Bien sûr, les capitaines au long cours se retrouvent souvent à naviguer dans les eaux internationales, ou à l'inverse, des capitaines d'autres pays naviguent dans nos eaux.

Où s'insère ce projet de loi au regard du droit international et de nos obligations découlant des traités internationaux? Cette loi va-t-elle à l'encontre de nos obligations en la matière? Monsieur Bowles, je vais peut-être vous soumettre la question en premier.

**M. Bowles :** À mon avis, le projet de loi soulève des questions litigieuses au sujet du mouillage. L'un d'eux est le droit de libre circulation. Prenons l'exemple du détroit d'Umnak dans les Aléoutiennes. Il est contesté par le gouvernement de l'Alaska, mais on en revient toujours à cette convention

and under the bill, with regard to unloading or loading, an anchorage may impact that convention.

**Senator MacDonald:** What would our response be, legally? Wouldn't we have to respond and rescind it?

**Mr. Bowles:** Well, that may all be taken up within the PSSA. That might all be involved in proactive vessel management. It may be involved in the protected areas that are being mandated through OPP. So I don't think we're quite there yet.

**Mr. de Gouveia Pinto:** I agree with Stan. That's the way I would answer.

**Senator Dasko:** Mr. Pinto, were you ever a captain of an oil tanker? You were?

**Mr. de Gouveia Pinto:** Yes, for decades.

**Senator Dasko:** It's wonderful to have you here. I was just thinking a couple of months ago about how wonderful it would be to have a captain of an oil tanker appear.

**Senator Patterson:** We have two of them. Two of them here today.

**Senator Dasko:** Yes. I never did get around to asking the Chair or the Vice Chair about such a possibility. I think it is absolutely great to have all of you here, especially the captains.

However, my question is quite pointed. Do I understand from all of the testimony from each of you here today that, because of advanced technology, advanced regulation that covers many aspects — it covers the way tankers are treated, equipped and examined, and so on — and government regulation, because of all these factors you don't think we need this bill?

Can I ask each of you to answer that query very specifically? Anyway, it's wonderful to have you here.

**Mr. de Gouveia Pinto:** Technological improvements and safety enhancements are inherent components of every business activity, be it the automobile industry, aviation, everything. They get a lot of press, media coverage, to bring it to the public perception.

Likewise, the marine industry has improved technology, advanced in leaps and bounds, but unfortunately the public perception has not caught on. From that point of view, ships today are technologically safe and sound. I feel confident. I love the coastline and I love the waters around here as much as any

internationale. En ce qui concerne le mouillage et le projet de loi, pour le déchargement ou le chargement, un mouillage peut avoir une incidence sur cette convention.

**Le sénateur MacDonald :** Sur le plan juridique, quelle serait notre réponse? Ne devrions-nous pas réagir et l'annuler?

**M. Bowles :** Eh bien, tout cela peut être couvert par la PSSA. Tout cela pourrait faire partie d'une gestion proactive des navires. Cela peut relever des aires protégées dans le cadre du Plan de protection des océans. Je ne pense donc pas que nous en ayons terminé.

**M. de Gouveia Pinto :** Je suis d'accord avec Stan Bowles. Je ferais la même réponse.

**La sénatrice Dasko :** Monsieur Pinto, avez-vous déjà été capitaine d'un pétrolier? Vous l'étiez?

**M. de Gouveia Pinto :** Oui, pendant des décennies.

**La sénatrice Dasko :** C'est formidable de vous avoir parmi nous. Il y a quelques mois, j'ai pensé à quel point il serait merveilleux qu'un capitaine de pétrolier compare.

**Le sénateur Patterson :** Nous en avons deux parmi nous aujourd'hui.

**La sénatrice Dasko :** Oui. Pour finir je n'en ai jamais fait la demande au président ou au vice-président. Je pense que c'est une excellente chose que vous soyez tous ici, surtout les capitaines.

Cependant, ma question est assez pointue. Dois-je comprendre, à la lumière des témoignages d'aujourd'hui, qu'en raison de la technologie et de la réglementation avancées qui couvrent de nombreux aspects — elles couvrent la façon dont les pétroliers sont utilisés, équipés et contrôlés, et ainsi de suite — et de la réglementation gouvernementale, qu'en raison de tous ces facteurs nous n'avons, selon vous, pas besoin de ce projet de loi?

Puis-je demander à chacun d'entre vous de répondre à cette question de façon très précise? Quoi qu'il en soit, c'est merveilleux de vous avoir parmi nous.

**M. de Gouveia Pinto :** Les améliorations technologiques et les améliorations de la sécurité sont des composantes inhérentes à toute activité d'affaires, qu'il s'agisse de l'industrie automobile, de l'aviation, et cetera. Ces améliorations font l'objet d'une forte couverture médiatique et sont ainsi portées à la connaissance du public.

De même, l'industrie maritime a amélioré la technologie. Elle a fait des pas de géant, mais malheureusement, la perception du public n'a pas suivi. De ce point de vue, les navires d'aujourd'hui sont sécuritaires sur le plan technologique. Je suis confiant. J'adore ce littoral et j'aime les eaux de cette région

other Canadian, and I feel confident today to be able to say that as a tanker manager, the risk of doing business on a tanker, is very, very safe.

To give you some facts and figures, the volume of oil spilled in relation to the volume of oil carried in the 1970s was about a 56.6 per cent, volume of oil spilled. In the 1980s and 1990s, it stayed between 19 and 20 per cent. You will notice that in the 1990s, after *Exxon Valdez*, and in the decades of the 2000s, the relative volume of oil spill is as low as 3.7 per cent. That's a very precipitous downslide on the volume of oil over four decades. It was only 3.7 per cent.

That shows the level of safety inherent in the operation of tankers, reflected in the fact that the entire B.C. coast has not had a tanker oil spill since those factual records, and so much tonnage is carried by oil tankers along the B.C. coast.

**Senator Dasko:** Mr. Doyle and Mr. Bowles, is this legislation necessary? Is it overreach? Does it serve any purpose, given these considerations from your point of view?

**Mr. Bowles:** It's a very good question. The regulations and the management of ships has changed so dramatically, and all countries that are signatories to the IMO conventions are very aware of the environment being the paramount. Tankers must operate at that heightened level where you have to abide by these regulations, and as a ship's master you have to abide by the controls that are put in front of you.

So as I'm approaching the Juan de Fuca Strait, it's not just the fact that I'm entering a traffic separation scheme, it's also the fact that I've gone through all of this other preparation work. Through vetting, applying the regulations, with all of the technology that we have in place, with the pilots that we have on the coast, I feel very comfortable that these ships are very safe.

**Senator Dasko:** Mr. Doyle, does the bill over reach? Is it needed? Is there any value in it at all, from your point of view?

**Mr. Doyle:** Thank you. Your question takes us to the heart of the matter. Simply, tankers haven't spilled, as these gentlemen have said, on the B.C. coast, but we still have oil spills that have disastrous effects, and we're talking about the risk to our shores.

It's not to say that something could or could not happen with regard to tankers themselves. We're talking about responsibility for our shared waters, and right now I don't see our response organizations responding in time before oil hits the shore, and that's what we're trying to stop. I had a conversation with Suncor's fleet director just yesterday, who said, in effect, that they will do everything they can to make sure oil never hits the

autant que n'importe quel autre Canadien et aujourd'hui j'ai la conviction, comme gestionnaire de pétroliers, que faire des affaires avec un pétrolier est très, très sécuritaire.

Pour vous donner des faits et des chiffres, le volume de pétrole déversé par rapport au volume de pétrole transporté dans les années 1970 était d'environ 56,6 p. 100. Dans les années 1980 et 1990, il est resté entre 19 et 20 p. 100. Vous remarquerez que dans les années 1990, après l'*Exxon Valdez* et au cours des décennies des années 2000, le volume relatif des déversements de pétrole n'était que de 3,7 p. 100. C'est une chute très rapide du volume de pétrole déversé sur quatre décennies. Nous sommes à seulement 3,7 p. 100.

Cela montre le niveau de sécurité inhérent à l'exploitation des pétroliers, comme en témoigne le fait qu'il n'y a pas eu de déversement de pétrole issu d'un pétrolier sur toute la côte de la Colombie-Britannique depuis le début de l'enregistrement des incidents et qu'un fort tonnage est transporté par des pétroliers le long de la côte de la Colombie-Britannique.

**La sénatrice Dasko :** Monsieur Doyle et monsieur Bowles, ce projet de loi est-il nécessaire? Est-ce exagéré? Est-ce utile, selon vous, compte tenu de ces considérations?

**M. Bowles :** C'est une très bonne question. La réglementation et la gestion des navires ont changé radicalement et tous les pays signataires des conventions de l'OMI savent très bien que l'environnement est primordial. Les navires-citernes doivent fonctionner dans le respect de ces exigences élevées et se conformer à ces règlements et comme capitaine de navire, vous devez respecter les contrôles qui vous sont présentés.

Alors lorsque j'approche du détroit de Juan de Fuca, non seulement j'entre dans un système de séparation du trafic, mais j'ai aussi fait tout ce travail de préparation. Grâce au contrôle privé, à l'application de la réglementation, à toute la technologie que nous utilisons, aux pilotes que nous avons sur la côte, je suis absolument convaincu que ces navires sont très sécuritaires.

**La sénatrice Dasko :** Ce projet de loi va-t-il trop loin? Est-il même nécessaire? Y voyez-vous une valeur quelconque?

**M. Doyle :** Merci. Vous nous amenez au cœur même de la question. Comme l'ont souligné ces messieurs, aucun pétrolier n'a provoqué de déversement sur les côtes de la Colombie-Britannique, mais ceux qui ont eu lieu ailleurs ont causé de vraies catastrophes. Nous discutons ici des risques qui menacent nos côtes.

Je ne parle pas de la possibilité que des pétroliers causent ou non des incidents. Nous parlons ici des responsabilités à assumer pour protéger les eaux que nous partageons. Pour le moment, je n'ai pas l'impression que nos organismes d'intervention sont en mesure de nettoyer un déversement avant que le pétrole n'atteigne les côtes. C'est ce que nous cherchons à éviter. J'en parlais justement hier avec le directeur de la flotte de Suncor. Il

water. That is their job as a captain of a ship, and that's their responsibility. If it does, that obligation, that responsibility, lies within the regime that is set, and that regime still has oil hit the shores.

Until you answer that question and fully address the same risks that they've addressed on board the ship and by virtue of the ship, I can't give you an answer as to whether or not you're over-reaching or not, because I don't want to see, nor do I want my child to see oil hitting the shore, if by that time we're still consuming oil.

That's the heart of the matter for me.

**Senator Dasko:** Thank you.

**Mr. de Gouveia Pinto:** Mr. Chair, may I just say in conclusion, in short, no government should consider banning economic activity. It should consider boosting responsible activity.

**Senator Patterson:** Mr. Chair, my first question is to Mr. Bowles. We are very fortunate to have you two, with your almost 100 years of experience being masters.

We've heard that Bill C-48 was described as kind of a crude, sledgehammer approach which excludes communities from participating in environmental reviews and, worse, won't do anything about the single-hulled vessels that are causing all the problems that we've heard about on the West Coast.

There is a much more flexible option available to Minister Garneau, and that is the PSSA. It's working on the Great Barrier Reef, and it involves this wonderful organization, the IMO, which achieves international collaboration to high standards. Could you explain a bit more, Mr. Bowles, about how the PSSA will allow more flexibility and a more holistic approach than Bill C-48 represents?

**Mr. Bowles:** Good question. The whole aspect of PSSAs in relation to what Canada is doing already, modifying it to fit our concerns, can only enhance safety. In other words, it lays down the core parameters of applying a PSSA, but then we in Canada incorporate all our marine safety standards, our routing systems. It can only enhance the direction, the routing, that tankers take.

m'a dit que sa société allait faire tout son possible pour que le pétrole ne touche jamais l'eau. Cela fait partie des fonctions et des responsabilités des capitaines de navires. Le régime prévoit cette responsabilité, cette obligation en cas de déversement, mais il n'empêche pas le pétrole d'atteindre les côtes.

Tant que vous ne répondez pas à cette question et que vous ne contrez pas parfaitement les risques que l'on s'efforce d'éviter à bord des navires et en concevant leur structure, je ne pourrai pas vous dire si votre projet de loi va trop loin, parce que je ne veux jamais voir une côte couverte de pétrole, et je ne veux jamais que mon enfant voie cela — si l'on utilise encore le pétrole à cette époque.

En ce qui me concerne, c'est le cœur même de la question.

**La sénatrice Dasko :** Merci.

**M. de Gouveia Pinto :** Monsieur le président, j'ajouterai brièvement en conclusion qu'aucun gouvernement ne devrait envisager d'interdire une activité économique. Il devrait s'attacher à encourager les activités responsables.

**Le sénateur Patterson :** Monsieur le président, ma première question s'adresse à M. Bowles. Nous sommes heureux de vous avoir tous deux ici, puisque vous accumulez en tout 100 années d'expérience en qualité de chefs de bord.

Certains témoins nous ont dit que le projet de loi C-48 présente une approche grossière et brusque. Il exclut la participation des communautés aux évaluations environnementales et, pire encore, il n'aborde pas le problème des navires à simple coque qui causent tant de dommages sur la côte Ouest.

Le ministre Garneau pourrait choisir une solution bien plus souple, celle de la « zone maritime particulièrement vulnérable », ou PSSA. Cette approche s'est avérée très efficace autour de la Grande barrière de corail. Un organisme merveilleux, l'Organisation maritime internationale, l'OMI, a réussi à convaincre les pays concernés de respecter des normes très élevées. Pourriez-vous nous expliquer un peu plus en détail, monsieur Bowles, en quoi cette approche PSSA serait plus souple et aborderait le problème d'une manière plus holistique que le projet de loi C-48?

**M. Bowles :** C'est une question intéressante. Le Canada modifie cette approche pour l'adapter à ses préoccupations, mais elle ne peut améliorer que la sécurité. Autrement dit, cette approche vise les principaux paramètres à appliquer dans une zone particulièrement vulnérable. Cependant, le Canada y incorpore toutes ses normes de sécurité maritime et tous ses systèmes d'organisation du trafic. Son approche ne peut améliorer que la direction, l'organisation du trafic des pétroliers.

If we have a PSSA in place in a particular area, then the routing may be affected for that tanker traffic. There may be things such as enhanced radar, escort tug availability, dual pilots; there's a whole host of things that Canada can do to raise the level of the PSSA.

I would say, if the PSSA is put in place through the IMO, it's a far better mechanism, than what you term a sledgehammer approach that would basically kill the economy.

**Senator Patterson:** We've heard a lot about marine spill response capability, the absence of this on the north coast, but we have it on the south coast of British Columbia and also in Atlantic Canada. Can you tell us how that works? Do I understand that that's all paid for by industry? If you have no industry, then you have no ability to pay for a marine response on the north coast?

**Mr. Bowles:** Well, effectively, yes, because that's how it's paid for, by industry. If you don't have any industry and you don't have a transportation network with ships, you don't have a system.

**Senator Patterson:** Therefore, Bill C-48 actually will prejudice, will work against, the establishment of marine spill capability on the north coast.

Mr. Doyle, we've heard, without any substantiation, that only 3 per cent of an oil spill can be cleaned up. We heard that in Prince Rupert. I think the evidence was that the most that can be cleaned up is 15 per cent. This was repeated today in our hearing, without substantiation.

You're in the business. Can you shed some light on how effective cleanup can be? Is it only 3 per cent?

**Mr. Doyle:** I've heard the typical industry rate ranges from 3 to 15, but it all depends on your response time. How widespread is that initial spill? You mentioned the *Cosco Busan*; in six hours, it had basically spread throughout the whole bay, I think the timeline was even shorter than that. I've got a report on it.

So the quicker you respond, the quicker you contain, the easier it is to clean up.

Actually, I wanted to work with NRCan to confirm that that's, in fact, the case. From what we heard, the properties of the oil, as well, if contained closer together as quickly as possible, are maintained, that it doesn't drop as quickly as if it was spread

Si nous désignons une zone particulièrement vulnérable à un endroit donné, on y modifiera l'organisation du trafic des pétroliers. On pourra installer des radars plus puissants, utiliser des remorqueurs d'escorte, exécuter le pilotage à deux. Le Canada a bien des choix pour élever les normes à respecter dans une zone particulièrement vulnérable.

Je vous dirais que la mise en place d'une approche de PSSA avec l'aide de l'OMI offre une bien meilleure solution que l'approche grossière et brusque du projet de loi, comme vous le dites, qui tuerait l'économie.

**Le sénateur Patterson :** Les témoins nous ont beaucoup parlé d'une capacité d'intervention en cas de déversement, ou plutôt de l'absence de cette capacité le long de la côte Nord. Cependant, nous en avons une pour la côte sud de la Colombie-Britannique et pour celles des provinces de l'Atlantique. Pouvez-vous nous expliquer comment cela fonctionne? Ce service est entièrement payé par l'industrie, si j'ai bien compris? S'il n'y a pas d'industrie le long de la côte Nord, il sera impossible de payer ce service?

**M. Bowles :** Eh bien oui, effectivement, puisqu'il est payé par l'industrie. S'il n'y a pas d'industrie et pas de réseau de transport maritime, il n'y a pas de système.

**Le sénateur Patterson :** Par conséquent, le projet de loi C-48 nuira, entravera l'établissement d'une capacité d'intervention en cas de déversement le long de la côte Nord.

Monsieur Doyle, des témoins nous ont dit, sans toutefois le soutenir par des données probantes, que l'on ne peut nettoyer que 3 p. 100 d'un déversement de pétrole. On nous l'a dit à Prince Rupert. Je crois qu'il a été prouvé que l'on ne peut nettoyer qu'un maximum de 15 p. 100. Un témoin nous a répété cela aujourd'hui, sans toutefois en présenter des preuves.

Vous travaillez dans ce domaine. Pourriez-vous nous éclairer sur l'efficacité du nettoyage? Atteint-elle seulement 3 p. 100?

**M. Doyle :** Dans l'industrie, on parle en général d'un taux de 3 à 15 p. 100, mais cela dépend de la rapidité d'intervention et de l'étendue initiale du déversement. Vous avez mentionné celui du *Cosco Busan*, où le pétrole s'était répandu dans toute la baie en six heures ou même plus rapidement que cela. J'ai une copie du rapport sur cet incident.

Alors plus on intervient rapidement, plus vite on endigue le pétrole, plus il est facile de le nettoyer.

D'ailleurs j'envisageais d'étudier cela avec NRCan pour confirmer ces faits. D'après ce qu'on nous a expliqué, si l'on endigue et concentre le pétrole le plus rapidement possible, il conserve ses propriétés et ne sombre pas aussi vite que quand on

out more. The less area you have to clean up, the better chance you have to clean up more of it. It's as simple as that.

Our current technology out there doesn't contain quickly, so the cleanup is not about containment and then cleanup; it's just about cleanup, and then trying to contain as large as several hectares of ocean, if not larger. That's why you have such dismal recovery rates. We need to change that paradigm, on any spill. Oil tankers or anything on the water; if you have oil in your vessel, you have the responsibility to be able to contain that oil, just like we would treat a land-based spill. Any tanker truck, or whatever you want to call it, has the ability to contain. They have spill kits to help them to do their best to contain. Maybe it is not the best all the time, but let's just do better.

**Senator Miville-Dechêne:** So it is true that it's from 3 to 15 per cent recovery?

**Mr. Doyle:** I've heard that those are the typical rates, because of the experiences of response organizations and the way they're currently set up.

**The Chair:** Mr. Pinto, you mentioned that, if the bill is passed, there should be a risk assessment done in five years. Shouldn't it be the other way around? Has there not been a risk assessment done before this bill was even drawn up?

**Mr. de Gouveia Pinto:** I understand a risk assessment has been done already. I understand that, during the Northern Gateway Pipeline in 2013, I'm not sure of the year, there was a risk assessment where industry engaged expertise from the industry here. Simulations were done on this passage on adverse and severe weather conditions. Then it was followed by pilot assessments, B.C. coast pilots, who said that a VLCC could come through the Douglas Channel very safely, without any incident.

There is a document published by Transport Canada which substantiates that. There is a risk assessment, but it could go beyond that if need be.

**The Chair:** Is this the corporate risk assessment done by Gateway?

**Mr. de Gouveia Pinto:** No, government —

**The Chair:** Then the government did one after? Just to make it clear.

le laisse se répandre. Si la zone à nettoyer est bien endiguée, on a plus de chances de retirer un bon volume de pétrole, c'est aussi simple que cela.

La technologie dont nous disposons à l'heure actuelle ne retient pas rapidement le pétrole, alors l'intervention ne comprend pas l'endiguement et le nettoyage. On se précipite pour nettoyer, puis on s'efforce d'endiguer plusieurs hectares de la surface de l'océan, sinon plus. Voilà ce qui explique ces taux de récupération médiocres. Il faut changer cela pour tous les types de déversement, qu'ils soient causés par des pétroliers ou par tout autre appareil flottant. Les capitaines dont le navire contient du pétrole sont responsables d'endiguer ce pétrole, comme les opérateurs qui causent un déversement sur terre. Tous les camions-citernes, si c'est ainsi qu'on les appelle, contiennent des trousseaux de déversement pour endiguer le produit le mieux possible. Ces dispositifs ne sont pas toujours les meilleurs, alors efforçons-nous de les améliorer.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Est-il donc vrai que le nettoyage ne récupère que 3 à 15 p. 100 du pétrole?

**M. Doyle :** D'après ce que j'ai entendu dire, ce sont les taux les plus courants, à cause du niveau d'expérience des organismes d'intervention et du type d'équipement qu'ils utilisent.

**Le président :** Monsieur Pinto, vous avez indiqué que si le projet de loi est adopté, il faudra effectuer une analyse des risques dans un délai de cinq ans. Ne faudrait-il pas faire le contraire? N'a-t-on pas mené une analyse des risques avant même de rédiger ce projet de loi?

**M. de Gouveia Pinto :** Je crois que l'on a déjà mené une analyse des risques. Je crois bien que lors de l'approbation du projet d'oléoduc Northern Gateway en 2013, si je me souviens bien de la date, l'industrie a chargé un expert de notre secteur d'ici de mener une analyse des risques. On a effectué des simulations le long de son passage en mauvaises et en très mauvaises conditions météorologiques. On a ensuite mené des projets pilotes sur la côte de la Colombie-Britannique, et les résultats ont indiqué qu'un super pétrolier passerait sans encombre et en toute sécurité à travers le chenal marin de Douglas.

Transports Canada a publié un document soutenant tout cela avec des données probantes.

**Le président :** S'agit-il de l'analyse d'évaluation des risques de la société Gateway?

**M. de Gouveia Pinto :** Non, le gouvernement...

**Le président :** Alors le gouvernement en a effectué une après celle-ci? Je ne comprends pas très bien.

**Mr. de Gouveia Pinto:** Government was a participant together with industry in this thing.

**The Chair:** Very good. It would be nice to get hold of that.

That was done in 2013. So why, if the bill is passed, would we want to do another one?

**Mr. de Gouveia Pinto:** You could expand on that to go beyond that with PSSA. So if you do establish a PSSA, then you would have a risk assessment done beyond what is done to determine the ecological balance and all the damage that could happen. You would have a more comprehensive risk assessment.

**The Chair:** Thanks so much.

**Senator Smith:** I'm finished.

**The Chair:** Oh, are you done? Senator Patterson took —

**Senator Smith:** He just did a great job.

**The Chair:** He hogged it all up.

Senator Simons, and then Senator Gagné. Senator Simons, you've had a kick at the cat, so I'll ask Senator Gagné to go first, and then you can go.

**Senator MacDonald:** In Saskatchewan, they kick cats?

**The Chair:** Yes, we kick cats.

**Senator Gagné:** I'm from Manitoba. I'm very gentle.

It's just a follow-up question for Mr. Doylend. Have you tested the equipment in different weather conditions, severe weather conditions? Is that simulated? Is it done in a lab? Could you expand on that, please?

**Mr. Doylend:** Excellent question. First off, I want to say that this is a complement to existing regimes. We're not replacing anything; we're just adding to the ability to make their job easier, just like an AED does.

The other thing is our system is better than nothing, no matter what weather system is out there. It's meant to move with the water, so by the nature of it, it should slow down the spread of oil regardless. The issue is: Is it safe for the staff who are deploying it in that weather system they're currently experiencing? We would love to do more testing. It is very difficult to do that testing. In fact, that's why I reached out to NRCan, because we'd like to do more of that testing. We're

**M. de Gouveia Pinto :** Le gouvernement a participé à cette analyse avec l'industrie.

**Le président :** Excellent. Il serait intéressant d'obtenir une copie de ce rapport.

Elle a eu lieu en 2013, alors pourquoi faudrait-il en effectuer une nouvelle si le projet de loi est adopté?

**M. de Gouveia Pinto :** L'approche PSSA nous mènerait encore plus loin. On désignerait une zone particulièrement vulnérable, puis on effectuerait une évaluation des risques plus approfondie en examinant l'équilibre écologique et toutes les répercussions que les navires risquent de causer. L'évaluation des risques serait plus complète.

**Le président :** Merci beaucoup.

**Le sénateur Smith :** Je n'ai plus de question.

**Le président :** Oh, vraiment? Le sénateur Patterson a pris...

**Le sénateur Smith :** Il a posé d'excellentes questions.

**Le président :** Il s'est arrogé toutes les questions.

Nous avons donc la sénatrice Simons, puis la sénatrice Gagné. Sénatrice Simons, vous avez déjà donné le coup d'envoi, alors je vais passer la parole à la sénatrice Gagné, puis ce sera votre tour.

**Le sénateur MacDonald :** En Saskatchewan, on donne des coups d'envoi?

**Le président :** Oui.

**La sénatrice Gagné :** Je viens du Manitoba. Je vais botter tout doucement.

J'ai une petite question de suivi pour M. Doylend. Avez-vous mis l'équipement à l'essai dans différentes conditions météorologiques, par très mauvais temps? Était-ce une simulation? A-t-on fait ces essais en laboratoire? Pourriez-vous nous donner plus de détails, s'il vous plaît?

**M. Doylend :** C'est une excellente question. Je tiens à préciser que notre équipement ne fait que s'ajouter aux systèmes existants. Nous ne remplaçons rien, nous ne faisons qu'ajouter des éléments pour faciliter les interventions, tout comme on se sert des défibrillateurs en médecine.

En outre, il vaut mieux utiliser notre système que de ne rien faire, quelles que soient les conditions météorologiques. Il a été conçu de manière à se déplacer avec les courants, donc il ralentit quand même la propagation du pétrole. Il reste cependant à vérifier le niveau de sécurité du personnel qui le déploie dans de si mauvaises conditions. Nous désirons ardemment mener d'autres essais, mais c'est difficile. D'ailleurs, c'est la raison pour laquelle j'ai demandé de l'aide à RNCAN, parce que



doing that and reaching out to requisite agencies around the world, and different institutions.

Again, this technology is coming out of Israel. We are looking to continue to innovate this innovative technology, and to test it and to show the results of what that testing is, because that's what our goal.

I can tell you right now that, if it's safe to deploy and if they can deploy it safely, then it will be better than anything that's currently there.

**Senator Simons:** I have a question that we haven't touched on much in our hearings. Witnesses we heard yesterday mentioned that they're not just afraid of oil spills, but are also worried about ship strikes and disruption to whale pods. Is there anything on these new generation tankers that allows them to avoid whale pods, or to beep the horn so the whales get out of the way. I'm thinking about old-fashioned trains and cow catches.

I don't know if there's any technological answer to the concerns, which I think are legitimate, raised by people along the coast, that the tankers don't just pose a risk of oil spills, but of disruption to wildlife.

**Mr. Bowles:** Bringing in the echo program is always a very good question. It shows that the shipping industry, regardless of whether it's tankers or whether it's container ships, or whatever, is working very hard to reduce whale strike. That's not just the orcas; that's all the other crustaceans and cetaceans that we have.

**Senator Simons:** You can run over crustaceans, that's okay.

**Mr. Bowles:** Effectively, the industry is trying to reduce the speed to cut down on the risk of whale strike, to have systems in place to tell us where those whales are at that particular time to allow the pilots to take evasive action, and technology has moved ahead with the underwater noise that ships produce. They have what they call boss cap fins that reduce the noise level of the propeller. Of course, ships are getting quieter. They're making the engines a lot quieter; they're bedding them on composite materials to cut down that noise.

However, it's all going to take time. Companies such as the one I work for is in a 22-build ship program right now, and it's looking very carefully at all of these new technologies to take into account those items such as the ones the ECHO program is trying to deliver.

nous voudrions effectuer d'autres essais de ce genre. Nous nous sommes aussi adressés à des organismes spécialisés et à diverses institutions ailleurs au monde.

Encore une fois, cette technologie nous vient d'Israël. Nous cherchons à continuer à la développer. Notre objectif est de le tester et de publier les résultats de ces tests.

Je vous assure cependant que si cet équipement est sûr et que le personnel qui le déploie n'est pas en danger, alors il est plus efficace que tout ce qu'on utilise à l'heure actuelle.

**La sénatrice Simons :** J'ai une question sur une chose dont nous n'avons pas beaucoup discuté pendant ces audiences. Nos témoins d'hier nous ont dit qu'ils s'inquiétaient non seulement des déversements de pétrole, mais du fait que les navires frappent et perturbent les troupeaux de baleines. Les nouveaux pétroliers sont-ils équipés de manière à éviter les troupeaux de baleines ou à actionner la sirène pour les faire partir? Cela me rappelle les bons vieux trains à vapeur munis de chasse-bestiaux à grille.

Je ne sais pas s'il existe une solution technologique pour aborder ces préoccupations. À mon avis, les gens de la côte ont raison de dire que les pétroliers risquent non seulement de causer des déversements de pétrole, mais aussi de perturber la faune.

**M. Bowles :** Les questions sur le programme ECHO sont toujours bienvenues. Ce programme démontre que l'industrie du transport maritime fait d'énormes efforts pour éviter que des pétroliers, des navires porte-conteneurs ou autres ne frappent des baleines. Il ne s'agit pas seulement des épaulards, mais aussi de tous les crustacés et des autres cétacés qui se trouvent dans l'océan.

**La sénatrice Simons :** Vous pouvez écraser des crustacés, je ne m'y opposerai pas.

**M. Bowles :** En réalité, l'industrie tente de réduire la vitesse des navires pour atténuer les risques de frapper des baleines. Elle développe des systèmes qui signalent où se trouvent ces troupeaux afin que les pilotes fassent un détour pour les éviter. De plus, la technologie de réduction des bruits sous-marins a beaucoup progressé. Il existe maintenant des chapeaux de moulin à ailettes qui réduisent le niveau acoustique des hélices. Et, bien sûr, les moteurs des navires sont de plus en plus silencieux, car on les enveloppe de matériaux composites pour les assourdir.

Tout cela ne se fera pas du jour au lendemain. À l'heure actuelle, les entreprises comme celle pour laquelle je travaille se concentrent sur un programme de construction de 22 navires. Elles examinent avec soin toutes ces nouvelles technologies en tenant compte des objectifs du programme ECHO.

**Senator Patterson:** I just think it's so great that we have masters of oil tankers here, and I'd like to ask one of you about the risk involved with coming ashore.

I believe that large VLCCs on the open water can't be blown around with wind or waves. They're very large, strong vessels. What about coming into a port? What do you do to mitigate risk there? We've talked about ports on this coast, Grassy Point, Prince Rupert, Stewart. Can you tell us a bit about what you can do to mitigate risk when you're getting into port?

**Mr. de Gouveia Pinto:** Senator, that's a very good observation and a good question.

I've got some experience in berthing VLCCs because I was a master of one.

It starts with having the resources there to guide the ship before coming to port. The berth configuration, the tugs, the currents, all this will be available to you in your passage planning. Before you come into port, you have a pilot and master exchange, where you discuss what the plan for mooring is going to be. You will know how many tugs, whether it has sufficient horsepower, what type of mooring, the berth configuration, how the ship's head would lie in relation to the currents and tides. You would have a complete assessment of the weather situation for the next couple of days, before you do that.

So you have an intimate exchange of all this information with the pilot. Then you also supplement it with the number of tugs. So when you come in just off the berth, there will be tugs exchanging information with the pilot, taking orders from the pilot, but the master stays responsible because he is the most familiar with his vessel, how the vessel responds, the speed of approach. There are logs on the ship which will give you the speed of approach to the berth, so you are in control at all times in the conditions, the wind speed, the wind directions. All those enhancements are there at your disposal to see that you berth safely.

**The Chair:** I'd like to thank our witnesses for appearing before the committee this afternoon. It's been a pleasure to hear from so many individuals over the last two days, in Prince Rupert and in Terrace. It's been enjoyable for us, and we have learned a lot.

(The committee adjourned.)

**Le sénateur Patterson :** Je suis vraiment heureux que nous ayons avec nous deux capitaines de pétroliers. Je voudrais que l'un de vous nous parle des risques que comporte l'approche de la rive.

Je pense bien qu'au large, les super pétroliers ne se font pas malmener par les vents et les vagues. Ces navires sont très grands et solides. Que se passe-t-il dans un port? Que faites-vous pour prévenir les risques? Nous avons parlé de ports situés sur cette côte, comme Grassy Point, Prince Rupert, Stewart. Pourriez-vous nous décrire un peu ce que vous pouvez faire pour éviter les risques quand vous entrez dans un port?

**M. de Gouveia Pinto :** Monsieur le sénateur, votre observation et votre question sont excellentes.

J'ai acquis une certaine expérience de l'accostage des super pétroliers quand j'étais capitaine.

Il faut d'abord obtenir les ressources nécessaires pour guider le navire avant son arrivée au port. Les renseignements sur la configuration du quai, sur les remorqueurs et sur les courants, tout cela se trouve dans le plan de traversée. Avant d'arriver au port, le capitaine et le pilote planifient l'accostage. Le capitaine sait combien il faudra de remorqueurs, s'ils ont assez de puissance; il connaît le type d'amarrage, la configuration du quai, la position de l'avant du navire par rapport aux courants et aux marées. Avant de discuter avec le pilote, le capitaine obtient une évaluation complète de la situation météorologique prévue pour les deux jours précédant l'accostage.

Alors le capitaine transmet avec précision tous ces renseignements au pilote. Il lui indique aussi le nombre de remorqueurs. Quand le navire arrive tout près du quai, les opérateurs des remorqueurs échangent de l'information avec le pilote, ils reçoivent des ordres du pilote. Cependant, le capitaine assume toute la responsabilité, parce qu'il connaît son navire mieux que quiconque. Il sait comment son navire réagit et à quelle vitesse il faudra approcher du quai. Le capitaine dispose de lochs qui lui donnent sa vitesse d'approche, ce qui lui permet de contrôler en tout temps le navire en fonction des conditions ainsi que de la vitesse et de la direction du vent.

**Le président :** Je tiens à remercier nos témoins d'être venus cet après-midi. Nous avons été heureux d'entendre un si grand nombre de témoins pendant ces deux journées, à Prince Rupert et à Terrace. Nous avons eu beaucoup de plaisir et nous avons considérablement enrichi nos connaissances.

(La séance est levée.)

*International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.:*

Oscar de Gouveia Pinto, Director.

*As an individual:*

Stan Bowles, Director, Chamber of Shipping of British Columbia.

*International Ship-Owners Alliance of Canada Inc. :*

Oscar de Gouveia Pinto, directeur.

*À titre personnel :*

Stan Bowles, directeur, Chamber of Shipping of British Columbia.

*As an individual:*

Gary Alexcee, Hereditary Chief Gingolx, Vice Chair of the B.C. First Nation Council Energy Corridor Group, Eagle Spirit Energy.

*Gitsegukla Hereditary Chiefs:*

Larry Marsden, Head Chief.

*Maple Leaf Adventures:*

Kevin Smith, Chief Executive Officer, President, Tourism Association of British Columbia.

*Stewart World Port:*

Brad Pettit, President and Director.

*Resource Works Society:*

Stewart Muir, Executive Director.

**Wednesday, April 17, 2019 (afternoon)**

*City of Dawson Creek:*

Dale Bumstead, Mayor.

*As an individual:*

Ellis Ross, Member of the Legislative Assembly of British Columbia for Skeena.

*City of Fort St. John:*

Lori Ackerman, Mayor.

*District of Kitimat:*

Philip Germuth, Mayor.

*Chunih Consulting:*

Martin Louie, President.

*National Coalition of Chiefs:*

Roy Jones Jr., Chief.

*Wet'suwet'en Matrilineal Coalition:*

Theresa Tait Day, President.

*SkeenaWild Conservation Trust:*

Greg Knox, Executive Director.

*The North Matters:*

Steven Simons.

*Raincoast Conservation Foundation:*

Kyle Artelle, Research Scientist.

*Douglas Channel Watch:*

Dave Shannon, P. Eng. retired.

*HARBO Technologies Ltd.:*

Colin Doylend, Senior Advisor (Canada).

(Continued on previous page.)

*À titre personnel :*

Gary Alexcee, chef héréditaire de Gingolx, vice-président du B.C. First Nation Council Energy Corridor Group, Eagle Spirit Energy.

*Chefs héréditaires de Gitsegukla :*

Larry Marsden, chef principal.

*Maple Leaf Adventures :*

Kevin Smith, chef de la direction, président, Association touristique de la Colombie-Britannique.

*Stewart World Port :*

Brad Pettit, président et directeur.

*Resource Works Society :*

Stewart Muir, directeur général.

**Le mercredi 17 avril 2019 (après-midi)**

*Ville de Dawson Creek :*

Dale Bumstead, maire.

*À titre personnel :*

Ellis Ross, député de Skeena à l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique.

*Ville de Fort St. John :*

Lori Ackerman, mairesse.

*District de Kitimat :*

Philip Germuth, maire.

*Chunih Consulting :*

Martin Louie, président.

*Coalition nationale des chefs :*

Roy Jones Jr., chef.

*Coalition matrilinéaire des Wet'suwet'en :*

Theresa Tait Day, présidente.

*SkeenaWild Conservation Trust :*

Greg Knox, directeur général.

*The North Matters :*

Steven Simons.

*Raincoast Conservation Foundation :*

Kyle Artelle, chercheur scientifique.

*Douglas Channel Watch :*

Dave Shannon, P. Eng. à la retraite.

*HARBO Technologies Ltd. :*

Colin Doylend, conseiller principal (Canada).

(Suite à la page précédente.)

*United Fishermen and Allied Workers' Union-Unifor:*

Joy Thorkelson, President.

*Canadian Natural Resources Limited:*

Bill Clapperton, Vice President, Regulatory, Stakeholder and Environmental Affairs.

*Coastal Shellfish Corporation:*

Michael Uehara, Chief Executive Officer.

*Cassiar Cannery:*

Justine Crawford, Owner.

*Prince Rupert Port Authority:*

Ken Veldman, Vice President, Public Affairs and Sustainability.

*City of Prince Rupert:*

Lee Brain, Mayor.

*Government of British Columbia:*

The Honourable George Heyman, Minister of Environment and Climate Change Strategy.

*As individuals:*

Nathan Cullen, Member of Parliament for Skeena-Bulkley Valley;

Jennifer Rice, Member of the Legislative Assembly of British Columbia for North Coast.

*Friends of Wild Salmon:*

Modestus Nobels, Chair.

*T. Buck Suzuki Environmental Foundation:*

Luanne Roth, North Coast Estuary Campaigner.

*Haida Gwaii CoAST:*

Valine Brown, Co-Founder.

*Coastal Emergency Response Working Group:*

Chris Sankey, Co-Chair.

**Wednesday, April 17, 2019 (morning)**

*Gitanyow Hereditary Chiefs:*

Joel Starlund, Executive Director.

*Kitsumkalum Band:*

Don Roberts, Chief Councillor.

*Haisla Nation:*

Crystal Smith, Chief Councillor.

*Nisga'a Nation:*

Eva Clayton, President.

(Continued on previous page.)

*United Fishermen and Allied Workers' Union-Unifor :*

Joy Thorkelson, présidente.

*Canadian Natural Resources Limited :*

Bill Clapperton, vice-président, Réglementation, intervenants et affaires environnementales.

*Coastal Shellfish Corporation :*

Michael Uehara, chef de la direction.

*Cassiar Cannery :*

Justine Crawford, propriétaire.

*Prince Rupert Port Authority :*

Ken Veldman, vice-président, Affaires publiques et développement durable.

*Ville de Prince Rupert :*

Lee Brain, maire.

*Gouvernement de la Colombie-Britannique :*

L'honorable George Heyman, ministre de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques.

*À titre personnel :*

Nathan Cullen, député de Skeena-Bulkley Valley;

Jennifer Rice, députée de la côte nord à l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique.

*Friends of Wild Salmon :*

Modestus Nobels, président.

*T. Buck Suzuki Environmental Foundation :*

Luanne Roth, chargée de campagne, Estuaire et côte Nord.

*Haida Gwaii CoAST :*

Valine Brown, cofondatrice.

*Groupe de travail sur l'intervention en cas d'urgence côtière :*

Chris Sankey, coprésident.

**Le mercredi 17 avril 2019 (matin)**

*Chefs héréditaires Gitanyow :*

Joel Starlund, directeur général.

*Bande de Kitsumkalum :*

Don Roberts, conseiller en chef.

*Haisla Nation :*

Crystal Smith, conseillère en chef.

*Nisga'a Nation :*

Eva Clayton, présidente.

(Suite à la page précédente.)

WITNESSES

**Tuesday, April 16, 2019 (morning)**

*Coastal First Nations:*

Guujaaw, Special Advisor.

*Gitxaala Nation:*

Clifford White, Elected Chief Councillor and Hereditary Leader;

Doug Brown, Hereditary Leader;

Matthew Hill, Hereditary Leader;

Janet Moody, Hereditary Matriarch.

*Allied Tribes of Lax Kw'alaams:*

Garry Reece, Hereditary Chief.

*Metlakatla First Nation:*

Ross Wilson, Stewardship Director.

*Kitasoo Xia\_Xia First Nation:*

Lorna Fraser, Councillor.

*Gitga'at First Nation:*

Arnold Clifton, Chief Councillor.

*As an individual:*

Robert Hughes, Commercial Fisherman, Lax Kw'alaams.

*Old Massett Village Council:*

Donald Edgars, Chief Councillor.

*Nuxalk Nation:*

Blair Mack, Councillor.

*Village of Port Clements:*

Teri Kish, Councillor and Deputy Mayor.

*Wuikinuxv Nation:*

Dan Smith, Tribal Manager.

**Tuesday, April 16, 2019 (afternoon)**

*As an individual:*

Alexander Fred Campbell, Hereditary Chief Smooygit Gitxoon.

*Lax Kw'alaams Band:*

John Helin, Mayor.

*As individuals:*

Russell Mather, Hereditary Chief Nisawaap;

Jack White, Elder, Lax Kw'alaams;

George Bryant, Gitwilgyoys Tribe.

(Continued on previous page.)

TÉMOINS

**Le mardi 16 avril 2019 (matin)**

*Coastal First Nations :*

Guujaaw, conseiller spécial.

*Nation Gitxaala :*

Clifford White, conseiller en chef élu et chef héréditaire;

Doug Brown, chef héréditaire;

Matthew Hill, chef héréditaire;

Janet Moody, matrice héréditaire.

*Tribus alliées de Lax Kw'alaams :*

Garry Reece, chef héréditaire.

*Première nation de Metlakatla :*

Ross Wilson, directeur de l'intendance.

*Première nation Kitasoo Xia\_Xia :*

Lorna Fraser, conseillère.

*Première nation Gitga'at :*

Arnold Clifton, conseiller en chef.

*À titre personnel :*

Robert Hughes, pêcheur commercial, Lax Kw'alaams.

*Conseil du village d'Old Massett :*

Donald Edgars, conseiller en chef.

*Nation Nuxalk :*

Blair Mack, conseiller.

*Village de Port Clements :*

Teri Kish, conseillère et mairesse adjointe.

*Nation Wuikinuxv :*

Dan Smith, gestionnaire tribal.

**Le mardi 16 avril 2019 (après-midi)**

*À titre personnel :*

Alexander Fred Campbell, chef héréditaire Smooygit Gitxoon.

*Lax Kw'alaams Band :*

John Helin, maire.

*À titre personnel :*

Russell Mather, chef héréditaire Nisawaap;

Jack White, aîné, Lax Kw'alaams;

George Bryant, Tribu Gitwilgyoys.

(Suite à la page précédente.)