

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, May 7, 2019
Wednesday, May 8, 2019

Issue No. 53

Nineteenth and twentieth 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 7 mai 2019
Le mercredi 8 mai 2019

Fascicule n° 53

Dix-neuvième et vingtième 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-Dechéne, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

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

* 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 Patterson replaced the Honourable Senator Boisvenu (*May 8, 2019*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Patterson (*May 8, 2019*).

The Honourable Senator Patterson replaced the Honourable Senator Plett (*May 8, 2019*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Seidman (*May 7, 2019*).

The Honourable Senator Seidman replaced the Honourable Senator Plett (*May 6, 2019*).

The Honourable Senator Boisvenu replaced the Honourable Senator Tannas (*May 6, 2019*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Neufeld (*May 6, 2019*).

The Honourable Senator Manning replaced the Honourable Senator Smith (*May 6, 2019*).

The Honourable Senator Cormier replaced the Honourable Senator Busson (*May 2, 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-Dechéne

et

Les honorables sénateurs :

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

* 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 Patterson a remplacé l'honorable sénateur Boisvenu (*le 8 mai 2019*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Patterson (*le 8 mai 2019*).

L'honorable sénateur Patterson a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 8 mai 2019*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénatrice Seidman (*le 7 mai 2019*).

L'honorable sénatrice Seidman a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 6 mai 2019*).

L'honorable sénateur Boisvenu a remplacé l'honorable sénateur Tannas (*le 6 mai 2019*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Neufeld (*le 6 mai 2019*).

L'honorable sénateur Manning a remplacé l'honorable sénateur Smith (*le 6 mai 2019*).

L'honorable sénateur Cormier a remplacé l'honorable sénatrice Busson (*le 2 mai 2019*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 7, 2019
(142)

[*English*]

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

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

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

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

Also present: The official reporters of the Senate.

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

WITNESSES:

As an individual:

Vivian Krause, Researcher and Writer.

Norton Rose Fulbright Canada LLP:

Vanessa Rochester, Of Counsel.

As an individual:

Paul Kariya, Educator, Former Public Servant, Senior Policy Advisor to the Coastal First Nations — Great Bear Initiative.

Sierra Club Canada Foundation:

Gretchen Fitzgerald, National Programs Director (by video conference).

The chair made a statement.

Ms. Krause and Ms. Rochester made statements and answered questions.

At 10:32 a.m., the committee suspended.

At 10:38 a.m., the committee resumed.

The Honourable Senator Miville-Dechéne moved:

That Tzaporah Berman of Stand.earth be invited to appear before the committee as a witness the next evening.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 7 mai 2019
(142)

[*Traduction*]

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

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

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

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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

TÉMOINS :

À titre personnel :

Vivian Krause, chercheuse et écrivaine.

Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l. :

Vanessa Rochester, avocate-conseil.

À titre personnel :

Paul Kariya, éducateur, ancien fonctionnaire, conseiller principal en politiques pour l'Initiative Great Bear des Premières Nations côtières.

Fondation Sierra Club Canada :

Gretchen Fitzgerald, directrice des programmes nationaux (par vidéoconférence).

Le président fait une déclaration.

Mme Krause et Mme Rochester font chacune une déclaration et répondent aux questions.

À 10 h 32, la séance est suspendue.

À 10 h 38, la séance reprend.

L'honorable sénatrice Miville-Dechéne propose :

Que Mme Tzaporah Berman, de Stand.earth, soit invitée à comparaître au comité à titre de témoin le lendemain soir.

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

Mr. Kariya and Ms. Fitzgerald made statements and answered questions.

At 11:35 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, May 8, 2019
(143)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:48 p.m., in room W110, 1 Wellington St., the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

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

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

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

Also present: The official reporters of the Senate.

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

WITNESSES:

Atlantic Pilotage Authority:

Sean Griffiths, Chief Executive Officer.

As an individual:

Ted McDorman, Professor, Faculty of Law, University of Victoria (by video conference).

The chair made a statement.

Mr. Griffiths and Mr. McDorman made statements and answered questions.

At 7:48 p.m., the committee suspended.

At 7:50 p.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

Après débat, la motion, mise aux voix, est rejetée par un vote à main levée.

M. Kariya et Mme Fitzgerald font chacun une déclaration et répondent aux questions.

À 11 h 35, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 8 mai 2019
(143)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 48, dans la pièce W110 du 1, rue Wellington, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

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

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs McCoy et Neufeld (2).

Également présents : Jed Chong et Zackery Shaver, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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

TÉMOINS :

Administration de pilotage de l'Atlantique :

Sean Griffiths, chef de la direction.

À titre personnel :

Ted McDorman, professeur, faculté de droit, Université de Victoria (par vidéoconférence).

Le président fait une déclaration.

M. Griffiths et M. McDorman font chacun une déclaration et répondent aux questions.

À 19 h 48, la séance est suspendue.

À 19 h 50, conformément à l'article 12-16(1)d du Règlement, le comité reprend la séance à huis clos pour examiner un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

It was agreed that the committee allow the transcription of today's in camera meeting, that one copy be kept with the clerk of the committee for consultation by committee members or staff present, and that the transcript be destroyed by the clerk when authorized to do so by the Subcommittee on Agenda and Procedure, but no later than at the end of the parliamentary session.

At 7:57 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Il est convenu que le comité autorise la transcription de la portion à huis clos de la séance d'aujourd'hui, qu'une copie en soit conservée dans le bureau de la greffière pour consultation par les membres du comité ou le personnel présent et que le document soit détruit par la greffière lorsque le Sous-comité du programme et de la procédure lui en donnera l'autorisation, au plus tard à la fin de la session parlementaire.

À 19 h 57, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Joëlle Nadeau

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 7, 2019

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to 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.

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

[*English*]

The Chair: Honourable senators, I call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order.

Before we get to the witnesses and Bill C-48, honourable senators, we have had Bill C-97, which is the budget bill, referred to us. We have to have it back, according to the motion, by June 6. So when we come back from our break we'll have four meetings and we may extend the Wednesday night by a half hour or so. It's quite a package that was referred to us. I want to make sure we finish and have it in to the Senate on June 6, and that includes the referral. Be prepared. Have a look at the motion and see the areas of study and we'll go from there.

One more thing on clause by clause on Bill C-48, we'll discuss that tomorrow. I've told her to have it in camera for a few minutes after our witnesses tomorrow so we get that organized, because we start that the following week.

With that, honourable senators, we're continuing our study of Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast, the oil tanker moratorium act. For our first panel this morning we're pleased to have before us as an individual, Ms. Vivian Krause, Researcher and Writer; and from Norton Rose Fulbright Canada LLP, Ms. Vanessa Rochester.

Thank you for attending. We'll start with Ms. Krause.

Vivian Krause, Researcher and Writer, as an individual: Good morning. Thank you, Chair and to everyone on the committee for the invitation to appear before you today. Some of what I'm going to say may sound familiar to my testimony with regard to Bill C-69.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 7 mai 2019

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour examiner 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.

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

[*Traduction*]

Le président : Mesdames et messieurs les sénateurs, la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications est ouverte.

Avant de passer aux témoins et au projet de loi C-48, chers collègues, nous avons le projet de loi C-97, le projet de loi du budget, qui nous a été renvoyé. Selon ce qui est prévu dans la motion, nous devons avoir terminé au plus tard le 6 juin. Après la relâche, nous aurons donc quatre séances et nous pouvons aussi prolonger celle du mercredi soir d'une demi-heure environ. La tâche est colossale. Je veux m'assurer que nous aurons terminé et que nous pourrions acheminer le tout au Sénat le 6 juin, et cela comprend le renvoi. Préparez-vous bien. Jetez un coup d'œil à la motion pour savoir ce que nous devons examiner, et nous partirons de là.

Autre point concernant l'étude article par article du projet de loi C-48, c'est un sujet dont nous discuterons demain. J'ai demandé qu'on tienne une séance à huis clos pendant quelques minutes après avoir entendu nos témoins, afin d'organiser le tout, car nous allons l'entreprendre la semaine suivante.

Sur ce, chers collègues, nous allons poursuivre notre étude du projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, aussi appelée Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers. Nous sommes heureux d'accueillir notre premier groupe de témoins ce matin, qui sera composé de Mme Vivian Krause, qui témoigne à titre personnel, et de Mme Vanessa Rochester, du cabinet Norton Rose Fulbright Canada, S.E.N.C.R.L., s.r.l.

Merci d'être avec nous. Nous allons commencer par madame Krause.

Vivian Krause, chercheuse et écrivaine, à titre personnel : Bonjour. Merci, monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du comité de votre invitation à venir témoigner aujourd'hui. Il se pourrait que certains de mes commentaires rejoignent ceux que j'ai faits au sujet du projet de loi C-69.

By way of background, I'm here as an individual citizen. Over the last 10 years or so I've been following the funding behind environmental activism. I've traced \$600 million that has come into Canada from American foundations, most for what are called large-scale conservation initiatives: The Great Bear Rainforest, the Canadian Boreal Initiative and the Yellowstone to Yukon Conservation Initiative. In all three cases, one of the original goals of the American funders was to restrict the development and export of oil and natural gas from Canada. This is according to the tax returns of these foundations.

Part of the effort to shackle the Canadian oil industry is activism for a legislated ban on tanker traffic on the north coast of B.C. More than 50 grants specifically mention a tanker ban or tanker traffic. These grants average \$40,000 each for a total of \$2 million.

I am providing to the clerk an 80-page document that has a page of a tax return showing each of those 50 grants that specifically refers to a tanker ban or tanker traffic.

To begin, I would like to refer to the federal government's announcement made on November 26, 2016, which laid the groundwork for Bill C-48. That announcement approved Trans Mountain and Line 3, rejected Northern Gateway and announced a moratorium on tankers carrying crude and persistent oil. The government also promised legislation to implement the tanker ban which brings us to Bill C-48.

In its November 2016 announcement, the federal government said that it rejected Northern Gateway because the pipeline went through a sensitive ecosystem known as the Great Bear Rainforest. I believe it is therefore important for your committee to know the history of the Great Bear Rainforest.

As far back as 1999, the creation of the Great Bear Rainforest has been heavily funded by the Rockefellers — the famous family that founded the American oil industry. In more recent years, it has been the Gordon and Betty Moore Foundation, based in San Francisco, that has become the big funder of environmental activism in the name of protecting the Great Bear Rainforest.

Since 2003 the Gordon and Betty Moore Foundation has granted \$267 million to Canadian organizations, 90 per cent of that for activism. The top recipient of these funds, Tides Canada, the central proponent of the Great Bear Rainforest, has received \$83 million.

Pour mettre les choses en contexte, je témoigne à titre personnel. Depuis plus de 10 ans environ maintenant, je m'intéresse aux sources de financement de l'activisme environnemental. J'ai ainsi pu constater que des fondations américaines ont injecté 600 millions de dollars au Canada, le plus souvent dans ce qu'on appelle des initiatives de conservation de grande envergure: la forêt pluviale de Great Bear, l'Initiative boréale canadienne et l'initiative de conservation de Yellowstone au Yukon. Dans ces trois cas, un des objectifs originaux des bailleurs de fonds américains était de restreindre l'exploitation du pétrole et du gaz naturel au Canada et son exportation. L'information provient des déclarations d'impôt de ces fondations.

L'activisme en faveur d'une loi interdisant la circulation des pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique est un des moyens utilisés pour menotter l'industrie pétrolière au Canada. Plus de 50 subventions accordées parlent expressément d'interdire les pétroliers ou la circulation des pétroliers. Ces subventions sont d'une valeur de 40 000 \$ en moyenne chacune, pour un total de 2 millions de dollars.

Je vais remettre à la greffière un document de 80 pages. Vous y trouverez une déclaration d'impôt sur laquelle figure chacune des 50 subventions où il est question précisément d'interdire les pétroliers ou la circulation des pétroliers.

Pour commencer, j'aimerais vous parler de l'annonce faite par le gouvernement fédéral le 26 novembre 2016, qui a jeté les bases du projet de loi C-48. Lors de cette annonce, le gouvernement a approuvé le projet de Trans Mountain et de la canalisation 3, rejeté le projet Northern Gateway et annoncé un moratoire sur les pétroliers transportant du pétrolier brut et des hydrocarbures persistants. Le gouvernement a également promis de légiférer pour mettre en œuvre l'interdiction relative aux pétroliers, ce qui nous amène au projet de loi C-48.

Dans son annonce de novembre 2016, le gouvernement fédéral a mentionné qu'il rejette le projet de Northern Gateway parce que le pipeline traverse un écosystème fragile connu sous le nom de forêt pluviale de Great Bear. Je pense donc qu'il est important pour le comité de connaître l'histoire de cette forêt pluviale de Great Bear.

Dès 1999, la protection de la forêt pluviale de Great Bear a été abondamment financée par les Rockefeller — la célèbre famille qui a fondé l'industrie du pétrole aux États-Unis. Au cours des dernières années, c'est la fondation Gordon et Betty Moore, basée à San Francisco, qui a pris le relais pour devenir le plus important bailleur de fonds de l'activisme environnemental visant à protéger la forêt pluviale de Great Bear.

Depuis 2003, la fondation Gordon et Betty Moore a versé 277 millions de dollars à des organismes canadiens, dont 90 p. 100 visent à promouvoir l'activisme. Le principal bénéficiaire de ces fonds, Tides Canada, principal défenseur de la forêt pluviale de Great Bear, a reçu 83 millions de dollars.

At least \$60 million of that \$267 million, 73 payments averaging \$835,000 was specifically for protecting the so-called Great Bear Rainforest. The second biggest recipient of funds was Coastal First Nations, who I believe will also be testifying to your committee. Coastal First Nations has received \$25 million from the Moore Foundation, 25 payments of almost \$1 million each.

In the annual report of the Rockefeller Brothers Fund for 1999 there is a map showing the area that, at the time the Rockefellers wanted to protect. This map called for setting aside what was called at the time the “Big Bear Protected Area.” This area truly is the natural habitat of the Kermode bear, and to me it makes sense to protect this particular area.

The Kermode bear is blonde. It’s actually a black bear — what they call a phase of a black bear. Black bears come in a range of colours. There are cinnamon bears, which are a lighter brown, and also a blue or glacier bear. The natural habitat of the blue bear is in Alaska. The blue bear is beautiful, but you can get a hunting licence to shoot the blue bear. There is no multi-million dollar campaign for the cinnamon bear or the blue bear.

The originally proposed Big Bear Protected Area was only a tiny part of the B.C. coast, but now, in the name of protecting the Kermode bear, environmental and First Nations groups say that along the entire B.C. coast, from the northern tip of Vancouver Island to the southern border of Alaska, there can be no tankers anywhere.

I will show you this on a map. Here we have the northern tip of Vancouver Island and the south of Alaska, and this tiny area was originally going to be the Big Bear Protected Area, which to me makes sense. If we look at that on a map of B.C., it doesn’t get near the Haida Gwaii and nowhere near the northern tip of Vancouver Island, it’s just this little area. But now the area that’s called the Great Bear Rainforest is this and, as you can see, the original area is only a tiny part of this entire area now called the Great Bear Rainforest and also the Great Bear Sea. So you can see that what began as a good idea has morphed.

Now we have the Great Bear Rainforest and Great Bear Sea, but in most of this area there are no great bears. There is no park for the cinnamon bear, as I said, and no park for the blue bear. The only bear for which there is a park is the one bear that isn’t being shot at, and there is \$100 million conservation area for that bear.

Au moins 60 millions de dollars sur ces 267 millions, soit 73 paiements de 835 000 \$ en moyenne visaient expressément à protéger la fameuse forêt pluviale de Great Bear. Le deuxième bénéficiaire en importance de ces fonds a été les Premières Nations de la côte Ouest qui, si je ne m’abuse, viendront témoigner devant le comité. Les Premières Nations de la côte Ouest ont reçu 25 millions de dollars de la fondation Moore, soit 25 paiements d’environ 1 million de dollars chacun.

Dans le rapport annuel du fonds des frères Rockefeller de 1999, on trouve une carte montrant la zone que les Rockefeller voulaient protéger à l’époque. Sur la carte, la zone s’appelait la « zone de protection de Great Bear ». Cette zone est le véritable habitat naturel de l’ours Kermode, et à mon sens, il est logique de la protéger.

L’ours Kermode est blanc. Il s’agit en fait d’un ours noir — ce que les gens appellent une variante de l’ours noir. Les ours noirs ont différentes couleurs. Certains ont un pelage cannelle, ou brun pâle, et d’autres un pelage bleu. L’habitat naturel de l’ours bleu se trouve en Alaska. L’ours bleu est un ours magnifique, mais on peut obtenir un permis pour le chasser. Il n’y a pas de campagne de plusieurs millions de dollars pour protéger l’ours cannelle ou l’ours bleu.

La zone de protection de Great Bear proposée à l’origine correspondait à une toute petite partie de la côte de la Colombie-Britannique, mais aujourd’hui, au nom de la protection de l’ours Kermode, les groupes environnementaux et des Premières Nations soutiennent que le long de la côte de la Colombie-Britannique, soit de la pointe nord de l’île de Vancouver jusqu’à la frontière sud de l’Alaska, il faut interdire les pétroliers partout.

Je vais vous montrer cela sur une carte. Vous voyez ici la pointe nord de l’île de Vancouver, et là, le sud de l’Alaska, et cette petite zone ici est la zone originale que l’on voulait protéger et qu’on appelait la zone de protection de Great Bear, ce qui est logique à mon sens. Si on regarde cela sur une carte de la Colombie-Britannique, cette zone ne se trouve pas près d’Haida Gwaii, non plus que de la pointe nord de l’île de Vancouver. Il s’agit de cette toute petite partie ici. Aujourd’hui toutefois, ce qu’on appelle la forêt pluviale de Great Bear couvre tout ceci et, comme vous pouvez le constater, la zone originale ne correspond qu’à cette petite partie de tout ce qu’on appelle maintenant la forêt pluviale de Great Bear et également la zone marine de Great Bear. Vous pouvez donc constater que ce qui, à l’origine, était une bonne idée s’est transformé.

Nous avons maintenant la forêt pluviale de Great Bear et la zone marine de Great Bear, mais dans la majeure partie de cette zone, il n’y a pas de grand ours. Il n’y a pas de parc pour l’ours cannelle, comme je l’ai mentionné, et pas de parc pour l’ours bleu. Le seul ours pour lequel il y a un parc est l’ours que l’on ne peut chasser, et il y a une zone de conservation de 100 millions de dollars pour cet ours.

Obviously, the reason that American foundations have spent hundreds of millions of dollars over 20 years to create this conservation is not to protect a bear that doesn't even live in most of the area. Something is being protected here at great expense and cost, but obviously not the bear. What is being protected is the American monopoly on access to exports of Canadian oil. The Great Bear Rainforest has become the great trade barrier, keeping our country out of global energy markets.

All, or nearly all, of the main organizations that campaigned for Bill C-48 are funded as part of an initiative called the Tar Sands Campaign. It's a decade-long international effort to sabotage the Canadian oil and gas industry by keeping Canada out of global markets.

In January, Wendy Mesley at CBC reported on the Tar Sands Campaign. If you go today to the website of CorpEthics, the organization that coordinates this campaign you'll find a description of the campaign, but the current description bears almost no resemblance to what CBC reported in January. That's because after CBC reported it, the organization coordinating the campaign, CorpEthics, rewrote the entire description of it. According to the original description, the goal of this campaign from the very beginning was to land-lock Canadian oil so that it could not reach international markets where it could fetch higher prices per barrel.

The wording used in some of the grants and other documents is revealing. For example, a grant for \$97,000 to West Coast Environmental Law states that the purpose of the funds was:

... to constrain development of Alberta's tar sands by establishing a legislative ban on crude oil tankers on British Columbia's north coast.

Note that the funds are not to bring about a ban in order to protect the coast, but rather to get a legislative tanker ban as a way to thwart the Canadian oil industry.

Another document, a proposal submitted to a U.S. funder, states that its intended outcome was "... public pressure directed at the Canadian government encouraging a legislated ban on oil tankers in B.C. inshore waters." That proposal goes on to say in the very next sentence, "Simply put, if tankers are banned, no pipeline will ever be built."

De toute évidence, si les fondations américaines ont dépensé des centaines de millions de dollars pendant 20 ans pour créer cette zone de conservation, ce n'est pas pour protéger un ours dont l'habitat n'en constitue qu'une petite partie. On protège ici quelque chose à grands frais, mais ce n'est pas, de toute évidence, l'ours. Ce qu'on veut protéger, c'est le monopole américain sur l'accès à l'exportation du pétrole canadien. La forêt pluviale de Great Bear est devenue la grande barrière commerciale pour tenir notre pays à l'écart des grands marchés mondiaux de l'énergie.

Toutes, ou presque toutes, les grandes organisations militant en faveur du projet de loi C-48 reçoivent du financement dans le cadre d'une initiative appelée campagne contre les sables bitumineux. Il s'agit d'une campagne internationale qui s'échelonne sur une décennie qui vise à saboter l'industrie pétrolière et gazière du Canada en empêchant le Canada de devenir un joueur sur les marchés mondiaux.

En janvier, Wendy Mesley de la CBC a fait un reportage sur la campagne contre les sables bitumineux. Si vous allez aujourd'hui sur le site web de CorpEthics, l'organisme qui coordonne la campagne, vous trouverez une description de cette campagne, mais qui n'a à peu près plus rien à voir avec le reportage de la CBC en janvier, et pour cause. Après ce reportage, l'organisme qui coordonne la campagne, CorpEthics, a totalement revu la description de la campagne. Selon la version originale, le but de la campagne dès le départ était d'enclaver le pétrole canadien afin qu'il ne puisse pas se rendre sur les marchés mondiaux où il pourrait obtenir des prix plus élevés par baril.

Les mots qu'on utilise dans certaines subventions et d'autres documents sont révélateurs. Par exemple, une subvention de 97 000 \$ accordée à la West Coast Environmental Law mentionne que les fonds visaient :

... à restreindre l'exploitation des sables bitumineux de l'Alberta par une loi interdisant la circulation des pétroliers transportant du pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique.

Notez bien que les fonds ne visent pas à interdire les pétroliers pour protéger la côte, mais bien à légiférer pour interdire la circulation des pétroliers afin d'étouffer l'industrie pétrolière canadienne.

Dans un autre document, on peut lire qu'une proposition soumise à un bailleur de fonds américain visait à inciter la population à exercer des pressions sur le gouvernement canadien pour encourager l'adoption d'une loi visant à interdire les pétroliers dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique. On ajoute même dans la phrase suivante qu'en termes simples, cela veut dire que si les pétroliers sont interdits, aucun pipeline ne sera jamais construit.

This is not a sound reason for a tanker ban. For years, politicians have ignored, tolerated and acquiesced to this falsely premised activism. It is time that this comes to an end. It is time that this committee brings this scam to an end by rejecting Bill C-48. As Peter Tertzakian told this committee a few weeks ago, we need to get it together. Anybody looking at our country from the outside is laughing.

As I conclude, I acknowledge that legitimate concerns raised by activist organizations need to be addressed no matter who funds them. But part of the basic premise of Bill C-48 is a scam. The Kermode bear merits protection, but there's no point in putting off limits the entire B.C. coast in order to protect a bear that doesn't live there.

Finally, if a tanker ban is legislated, it should not be warranted on a false front for stopping pipeline projects that are crucial pieces of infrastructure for getting full value from Canadian energy exports on overseas markets.

Thank you, Mr. Chairman.

I just want to add, I don't know if it was distributed, but there was a second handout that had copies of some of the grants I referred to. It might have been at the bottom of the pile there.

The Chair: All right. Thank you.

Vanessa Rochester, Of Counsel, Norton Rose Fulbright Canada LLP: Good morning, honourable chair and committee members. I am a lawyer with Norton Rose Fulbright. My colleague Ms. Shelley Chapelski and I were mandated by Senator McCoy to address a number of questions arising from Bill C-48. Our answers were submitted in the form of a 27-page report dated March 2019. For the sake of good order, I have Senator McCoy's permission to be here today and her consent to speak to the report.

Briefly, a substantial portion of the report looked at explaining a number of issues relating to the bill: What was the voluntary Tanker Exclusion Zone, otherwise known as the TEZ? What are its origins? What was the state of technology at the time and what changes have taken place since? What is the scope of Bill C-48? What does it prohibit? To what extent, if any, does Bill C-48 impact on Canada's obligations under international law, including the right of innocent passage?

It's likely not a coincidence that the genesis of the TEZ occurred just after the largest tanker oil spill in Canadian history. The tanker *Arrow* in 1970 spilled, depending on reports, somewhere between 8,000 and 10,000 metric tonnes of oil off the coast of Nova Scotia.

Ce n'est pas une bonne raison d'interdire les pétroliers. Pendant des années, les politiciens ont ignoré, toléré et approuvé cet activisme basé sur un subterfuge. Il est temps d'y mettre un terme. Il est temps que le comité mette un terme à cette arnaque en rejetant le projet de loi C-48. Comme l'a mentionné M. Peter Tertzakian au comité il y a quelques semaines, il faut se prendre en mains. Nous sommes la risée de ceux qui voient ce manège.

En terminant, je suis consciente qu'il faut remédier aux préoccupations légitimes des organismes activistes, peu importe leurs bailleurs de fonds. Toutefois, le projet de loi C-48 repose sur une arnaque. L'ours Kermode mérite d'être protégé, mais il n'y a aucune raison d'interdire l'accès à toute la côte de la Colombie-Britannique pour protéger un ours qui n'y vit pas.

Enfin, si on décide de légiférer pour bannir les pétroliers, il ne faudrait pas que ce soit sous le subterfuge d'empêcher la construction de pipelines qui sont un élément d'infrastructure crucial pour maximiser la valeur des exportations canadiennes sur les marchés étrangers de l'énergie.

Merci, monsieur le président.

J'aimerais simplement ajouter, car je ne sais pas si cela a été distribué, mais il y a un deuxième document où il est question de certaines subventions dont j'ai parlé. Il se pourrait qu'il se trouve en dessous de la pile.

Le président : Très bien. Merci.

Vanessa Rochester, avocate-conseil, Norton Rose Fulbright Canada, S.E.N.C.R.L., s.r.l. : Bonjour, monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du comité. Je suis avocate chez Norton Rose Fulbright. Ma collègue, Mme Shelley Chapelski, et moi avons été mandatées par la sénatrice McCoy pour examiner certains enjeux soulevés par le projet de loi C-48. Nos réponses se trouvent dans un rapport de 27 pages qui date de mars 2019. Par souci du bon ordre, j'ai la permission de la sénatrice McCoy d'être ici aujourd'hui pour vous parler du rapport.

Brièvement, une bonne partie du rapport visait à clarifier certains enjeux liés au projet de loi : notamment, quelle était la zone d'exclusion volontaire des pétroliers, mieux connue sous le sigle ZEP? Quelle en est l'origine? Où en était la technologie à ce moment et quels changements sont survenus depuis? Quelle est la portée du projet de loi C-48? Qu'est-ce qu'il interdit? Dans quelle mesure, le cas échéant, le projet de loi C-48 a-t-il une incidence sur les obligations du Canada en vertu du droit international, y compris le droit de passage inoffensif?

Il ne s'agit sans doute pas d'une coïncidence si la ZEP est née juste après le plus important déversement de pétrole dans l'histoire du Canada. En 1970, le pétrolier *Arrow* a laissé échapper, selon les rapports, entre 8 000 et 10 000 tonnes métriques de pétrole au large des côtes de la Nouvelle-Écosse.

Shortly thereafter, Canada acted and the TEZ was agreed to between the U.S. Coast Guard, the Canadian Coast Guard and the Chamber of Shipping of America.

The boundary of the TEZ was based on a drift study, so how would a 100,000-tonne dead weight tanker drift? How long would it take to ground on the shore? What distance was needed before help could arrive?

At the time there were approximately 25 tugs along the coast of British Columbia. It was considered, however, that those tugs would be otherwise occupied at their duties. When performing the drift study, the tugs that would be used to rescue the tanker were two tugs stationed in Seattle. So how long would it take one of those two tugs to come to rescue the vessel before she drifts aground? That distance was what formed the outer boundary of the TEZ, and it does so to this day. The TEZ is voluntary and it applies to Trans-Alaska Pipeline System, or TAPS, tankers — those on the trade between Alaska and the southern states.

Briefly as to a few changes in technology, when the Canadian government announced the proposed moratorium shortly after the *Arrow* incident, the prototype hand-held mobile phone had yet to even be invented. In the 1970s, many vessels still had radio watchmen at the stations 24 hours a day. Signal flags were still sometimes in use. Tankers were single hulled and did not have many of the redundant systems that they have today, such as electronic charts and also the AIS, Automatic Identification System, like GPS but for vessels.

For over a decade now, vessels over 300 gross tonnes have AIS transceivers installed. If you were to give me the name of a commercial vessel trading worldwide over 300 gross tonnes, I could log into a system that my firm subscribes to and find that vessel in under a minute. I could find where she is in the world, where she sailed from, where she's destined to, her estimated time, her owners and a whole slew of information. Frankly speaking, I find it far easier to find a vessel anywhere in the world than finding my car in the Costco parking lot on Saturday. Finally, since the TEZ has been introduced, we now have two Canadian emergency towing vessels stationed off the coast of B.C.

Turning to Bill C-48, there seems to have been some confusion around whether Bill C-48 enacts or formalizes the TEZ. The answer is no. Bill C-48 prohibits loading, discharging, mooring at ports and marine installations in the defined areas for tankers carrying over a certain volume of cargo. These are the

Peu de temps après, le Canada est passé à l'acte, et la ZEP a été conclue entre la Garde côtière américaine, la Garde côtière canadienne et la Chamber of Shipping of America.

Les frontières de la ZEP ont été délimitées à partir d'une étude de dérive, c'est-à-dire de quelle façon un pétrolier de port lourd de 100 000 tonnes dérivera-t-il? Combien de temps lui faudra-t-il pour atteindre la côte? À quelle distance se trouvaient les secours?

À l'époque, il y avait environ 25 remorqueurs le long de la côte de la Colombie-Britannique. On estimait toutefois que ces remorqueurs seraient affairés à leurs tâches. Lorsqu'on a procédé à l'étude de dérive, les deux remorqueurs qui auraient servi à remorquer le pétrolier étaient stationnés à Seattle. Combien de temps faudra-t-il donc à l'un de ces deux remorqueurs pour venir à la rescousse du pétrolier avant qu'il ne s'échoue? C'est cette distance qui a constitué la limite extérieure de la ZEP, et c'est encore le cas aujourd'hui. La ZEP est volontaire et s'applique aux pétroliers desservant l'oléoduc trans-Alaska, soit ceux qui font la navette entre l'Alaska et les États du Sud.

Pour vous parler maintenant brièvement des changements technologiques, disons que lorsque le gouvernement canadien a annoncé son projet de moratoire peu après l'accident du *Arrow*, le prototype du téléphone mobile à main n'était pas encore inventé. Dans les années 1970, de nombreux navires avaient encore des sentinelles radio en poste 24 heures par jour. Les pavillons de signalisation étaient encore utilisés. Les pétroliers étaient munis d'une coque simple et n'avaient pas encore bon nombre des systèmes redondants dont ils sont équipés aujourd'hui, comme les cartes électroniques, de même que le système d'identification automatique, l'équivalent du GPS pour les navires.

Depuis plus d'une décennie maintenant, les navires de plus de 300 tonnes brutes disposent d'un système d'identification automatique. Si vous me donnez le nom d'un navire commercial de plus de 300 tonnes brutes qui sillonne les mers dans le monde, je peux me brancher sur un système auquel est abonnée ma firme et vous dire où se trouve ce navire en moins d'une minute. Je peux vous dire où il se trouve dans le monde, d'où il est parti, où il se rend, le temps prévu, qui en est le propriétaire et une foule d'autres renseignements. Honnêtement, je trouve qu'il est plus facile de repérer un navire n'importe où dans le monde que mon auto dans le stationnement du Costco le samedi. Enfin, depuis l'avènement de la ZEP, le Canada possède maintenant deux remorqueurs d'urgence qui sont stationnés au large des côtes de la Colombie-Britannique.

Pour revenir au projet de loi C-48, il semble y avoir de la confusion au sujet de savoir si le projet de loi C-48 officialise ou non la ZEP. La réponse est non. Le projet de loi C-48 interdit aux pétroliers transportant un certain volume de cargaison de charger ou de décharger cette cargaison ou de mouiller dans les

internal waters of Canada. This differs from the area covered by the TEZ.

The United Nations Convention on the Law of the Sea, otherwise known as UNCLOS, provides for a number of maritime zones. Briefly, you have the internal waters of a coastal state, so inside the ports, the rivers, and here a state has the same level of sovereignty that it would over its lands. One out, you have the territorial sea. That's 12 nautical miles out. There is also sovereignty of the state there, but subject to a number of limitations, including the right of innocent passage for foreign-flagged vessels. This includes laden tankers.

Next out, you have the Exclusive Economic Zone, the EEZ, and that goes 200 nautical miles out. There, a state has certain rights, but foreign-flagged vessels have the right of freedom of navigation with very few limits.

Now, if Canada were to have legislated or put the TEZ into effect such that it prohibited tankers from sailing in the TEZ area, Canada would then be in breach of its international obligations under UNCLOS. So these are two different things: The TEZ covers the territorial sea and waters of the Exclusive Economic Zone, and Bill C-48 covers internal waters.

Finally, Bill C-48 places the prohibition on tankers carrying as cargo more than 12,500 metric tonnes of oil. It does not cover any tankers carrying less than this amount and does not cover bunkers or oil used in ships' engines. For context, the *Arrow* spilled 8,000 to 10,000 metric tonnes, depending on the report.

The volumes of notable spills in the past three decades in British Columbia are: The *Queen of the North*, which grounded in 2006. She spilled approximately 200 metric tonnes. The *Marathassa* in 2015. She was a bulk carrier and she spilled and leaked approximately 2.3 metric tonnes. And finally the *Nathan E. Stewart*, in 2016. She was a tug. She grounded and spilled approximately 97 metric tonnes.

If one considers the claims lodged with the Ship-source Oil Pollution Fund, our domestic fund that compensates victims of ship-source oil pollution damage, there were 42 open claims from British Columbia in their 2017 to 2018 open claims — some from years earlier — none of which involved tankers of any size. Rather, they involved tugs, barges, bulk carriers, fishing vessels and sailing vessels.

I thank you for the opportunity to speak today and welcome any questions you may have.

ports et les installations maritimes dans les zones définies. On parle ici des eaux intérieures du Canada, ce qui est différent de la zone couverte par la ZEP.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, aussi appelée UNCLOS, porte sur différentes zones maritimes. Brièvement, on parle des eaux intérieures d'un État côtier, soit des ports, des rivières, où l'État détient le même niveau de souveraineté que sur ses terres. Puis, il y a ce qu'on appelle la mer territoriale, qui s'étend sur 12 milles nautiques. Le pays y exerce aussi sa souveraineté, mais avec certaines restrictions, notamment le droit de passage inoffensif des navires battant pavillon étranger. Cela comprend les pétroliers en charge.

Ensuite vient la zone économique exclusive, ou ZEE, et cette zone s'étend sur 200 milles nautiques. Un État y possède certains droits, mais les navires battant pavillon étranger sont libres d'y naviguer, à quelques restrictions près.

Donc, si le Canada veut légiférer ou mettre en œuvre la ZEP en interdisant le passage des pétroliers dans la ZEP, il violerait ainsi ses obligations internationales en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Ce sont donc deux choses différentes : la ZEP couvre la mer territoriale et les eaux de la zone économique exclusive, et le projet de loi C-48 couvre les eaux intérieures.

Enfin, le projet de loi C-48 interdit les pétroliers transportant plus de 12 500 tonnes métriques de pétrole. Il ne s'applique pas aux pétroliers qui en transportent moins et ne s'appliquent pas au combustible de soute ou au carburant utilisé dans les moteurs des navires. À titre de contexte, l'*Arrow* a déversé entre 8 000 et 10 000 tonnes métriques, selon les rapports.

Les déversements importants de pétrole au cours des 30 dernières années en Colombie-Britannique sont les suivants : le *Queen of the North* en 2006, environ 200 tonnes métriques; le vraquier *Marathassa* en 2015, environ 2,3 tonnes métriques; et le remorqueur *Nathan E. Stewart* en 2016, environ 97 tonnes métriques.

Si on regarde les demandes effectuées à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, notre fonds national qui dédommage les victimes de dommages causés par la pollution des navires, il y avait 48 demandes ouvertes venant de la Colombie-Britannique de 2017 à 2018 — certaines datant de quelques années plus tôt — et aucune ne concernait des pétroliers, quelle que soit leur taille. Il s'agissait plutôt de remorqueurs, de barges, de vraquiers, de navires de pêche et de navires à voile.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole aujourd'hui et je serai heureuse de répondre à vos questions.

The Chair: Thank you, Ms. Rochester.

[Translation]

Senator Cormier: Thank you for your presentations. You have just reaffirmed the arguments we have heard in plenty since we began our study on Bill C-48. You talked very specifically about your arguments. I probably recognize that American industry may be involved in funding environmental groups, Ms. Krause, but I do not believe that all Canadians in favour of the bill are funded by American industry.

I read your resumé with a great deal of interest. You have worked for the UN and I assume that you are aware of the report that the intergovernmental platform on biodiversity and ecosystems services published yesterday. It paints a very alarming picture of the environmental situation and states that human activity is the main explanation of the changes in land and sea use. The report is also unique in one hitherto unprecedented aspect, the inclusion of local and Indigenous knowledge.

Since we have heard so much about the pros and the cons, and in the light of this extremely alarming report, how can we reassure Canadians that an area designated for protection will be protected? What do industries and government have to do to reassure people? Clearly, some people oppose the bill, but many other Canadians support it and are concerned by the environmental issues today. I would like your opinion on those huge questions.

Ms. Krause: Since I have lived in countries like Guatemala and Indonesia for a decade or so, I have seen real dangers in the way in which industries conduct themselves in other countries. I have seen terrible things, the things that cause the problems you have just talked about. Those are the countries where the hundreds of billions of dollars should be going, not our country. The dangers have to be dealt with where they are found. Clearly, climate dangers are great, but we have to deal on the spot with the cause of many of the threats to some species. It has to be done in places like Asia and Africa, not on the north coast of British Columbia.

When I see what could be done with all that money in Canada and I remember what I have seen in Indonesia and elsewhere, I feel that it would be better for the money to be spent where the need is greatest than on the north coast of British Columbia, protecting a site on the basis, as I have just explained, of a false premise. Of course we have environmental crises, as you have just said. We have to react to them. But this moratorium on oil tankers will not help.

Le président : Merci, madame Rochester.

[Français]

Le sénateur Cormier : Merci de vos présentations. Vous venez de réaffirmer des arguments que nous avons abondamment entendus depuis le début de cette étude sur le projet de loi C-48. Vous avez parlé avec beaucoup de précision de vos arguments. Je reconnais sans doute, madame Krause, que l'industrie américaine peut intervenir auprès du financement de groupes environnementalistes, mais je ne crois pas que l'ensemble des Canadiens qui sont d'accord avec le projet de loi soient financés par l'industrie américaine.

J'ai lu votre curriculum vitae avec beaucoup d'intérêt. Vous avez travaillé pour l'ONU, et j'imagine que vous avez pris connaissance du rapport que la Plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques a publié hier, qui fait un état de la situation très alarmant sur la question de l'environnement et qui parle de la trace humaine comme du principal facteur expliquant les changements dans l'usage des terres et de la mer. Il y est également question du fait que le rapport se distingue par un aspect inédit, soit la mise en valeur des savoirs autochtones et locaux.

Puisqu'on a abondamment entendu parler des pour et des contre, et à la lumière de ce rapport extrêmement alarmant, comment peut-on rassurer les Canadiens sur le fait que la zone décrite comme à protéger le sera? Qu'est-ce que les industries et le gouvernement doivent faire pour rassurer la population? Manifestement, au-delà de ceux qui sont contre ce projet de loi, il y a énormément de Canadiens qui sont pour ce projet de loi et qui sont préoccupés par la question de l'environnement aujourd'hui. J'aimerais vous entendre sur ces vastes questions.

Mme Krause : Comme j'ai vécu dans des pays comme le Guatemala et l'Indonésie pendant une dizaine d'années, j'ai vu de vrais risques dans la façon dont les industries se comportent dans d'autres pays. J'ai vu des choses terribles, qui sont les causes des problèmes dont vous venez de parler. C'est dans ces pays que devraient aller ces centaines de milliards de dollars, pas dans notre pays. Il faut éviter les risques où ils se trouvent. Évidemment, le risque lié au climat est élevé, mais il faut traiter la cause de bien des menaces à certaines espèces sur place. C'est dans des endroits comme l'Asie et l'Afrique qu'il faut le faire, pas sur la côte nord de la Colombie-Britannique.

Lorsque je vois ce qui pourrait être fait avec tout cet argent au Canada et que je me rappelle ce que j'ai vu en Indonésie et ailleurs, cela aurait été préférable que l'argent soit dépensé là où on en a le plus besoin, et non sur la côte nord de la Colombie-Britannique pour protéger un site où, comme je viens de l'expliquer, la prémisse est fausse. Évidemment, comme vous venez de le dire, il y a des crises environnementales. Il faut réagir à cela, mais ce moratoire relatif aux pétroliers n'aidera pas à le faire.

Senator Cormier: But the area has been identified as vulnerable, with a very clear description. I do not understand why you say that the area is not—

Ms. Krause: Are you talking about the global report?

Senator Cormier: Yes.

Ms. Krause: If you want to talk about an overall, global perspective, then, yes indeed, there will be areas where we have to act to deal with risks that are completely different from the ones we see in Canada.

Senator Cormier: Ms. Rochester, do you want to add anything? Thank you, Ms. Krause.

[English]

Ms. Rochester: To come at it from the more legal perspective, it would be simply to match up what the identified risks are and what measures can be taken to address those risks. Just speaking from certain facts and coming at it as a maritime lawyer, I believe the incidence of oil pollution from ships has decreased 97 per cent since the 1970s.

What has tended to be effective from the International Maritime Organization, or IMO, are a number of safety conventions that have come into effect. We see an appreciable difference. To give you an idea, in Montreal we had firms and hordes of maritime lawyers chasing accidents in the 1960s and 1970s. It has been a long time since my colleagues and I have visited a vessel as a result of a serious incident, so we see these measures are working.

Speaking from the perspective of the Port of Vancouver, it might be worthwhile for the Senate to consider what they are doing in relation to tanker safety. When a tanker enters the Port of Vancouver, they call ahead with advance notice of four days and they're escorted in with two tugs and experienced pilots. It's the sort of thing that is done to address the risks that may arise.

To use an analogy, if one is concerned about the traffic in the parking lot of a shopping mall and the types of cars and trucks that are going through there, the question is whether you put in schemes for how those trucks move, such as barriers between the sidewalk, or whether you prohibit certain types of stores from getting leases in the shopping mall. It's about addressing the risks.

Senator Cormier: Thank you.

Le sénateur Cormier : On a quand même identifié cette zone comme une zone vulnérable, avec une description très claire. Je ne comprends pas pourquoi vous dites que cette zone n'est pas...

Mme Krause : Parlez-vous du rapport mondial?

Le sénateur Cormier : Oui.

Mme Krause : Si vous voulez parler de la perspective globale et mondiale, effectivement, dans chaque région il faut agir pour traiter les risques, qui sont complètement différents de ceux que nous voyons au Canada.

Le sénateur Cormier : Madame Rochester, voulez-vous ajouter quelque chose? Merci, madame Krause.

[Traduction]

Mme Rochester : Si on aborde la question davantage d'un point de vue juridique, il suffirait d'établir quels sont les risques et les mesures qui peuvent être prises pour y remédier. Si je me fonde sur certains faits et mon travail d'avocate-conseil en droit maritime, je crois que la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a baissé de 97 p. 100 depuis les années 1970.

L'Organisation maritime internationale ou OMI a proposé diverses conventions de sécurité qui ont été adoptées et se sont avérées efficaces. Nous constatons une différence appréciable. Pour vous donner une petite idée, il y avait des cabinets et des hordes d'avocats-conseils en droit maritime à Montréal dans les années 1960 et 1970 qui partaient à la chasse aux accidents. Mais, aujourd'hui, il y a longtemps que mes collègues et moi n'avons pas visité un bâtiment après un grave accident, ce qui confirme que ces mesures fonctionnent.

Du point de vue du port de Vancouver plus précisément, il pourrait être utile pour le Sénat d'étudier ce qu'on y fait en matière de sécurité pour les pétroliers. Quand un pétrolier doit entrer dans le port de Vancouver, il prévient les responsables quatre jours à l'avance afin d'être escorté par deux remorqueurs menés par des pilotes chevronnés. C'est le genre de mesures qui permettent de remédier aux risques potentiels.

On pourrait comparer cela au stationnement d'un centre commercial. Si la densité du trafic de même que le type de voitures et de camions qui circulent dans ce stationnement sont préoccupants, la question est de savoir si vous devez employer des dispositifs de séparation du trafic, par exemple en isolant le trottoir de ces camions ou en interdisant au centre commercial d'accorder un bail à certains types de boutiques. L'idée est de gérer les risques.

Le sénateur Cormier : Merci.

[Translation]

Senator Boisvenu: Ms. Krause, I am very pleased to be talking to you this morning because I have read your report. Witnesses have come to the committee and have confirmed to us that they receive money from American associations in order to carry out their activities. I am thinking specifically about the Bullitt Foundation. Do you know whether Indigenous communities on the west coast of British Columbia have also received funding from American groups to oppose any activity related to shipping petroleum?

[English]

Ms. Krause: If I understood your question correctly, you're asking me if I know of specific First Nations that have received funding.

Senator Boisvenu: Yes.

Ms. Krause: Yes, a whole bunch of them.

[Translation]

Senator Boisvenu: I read a passage in your article about the American strategy to block all international shipping of petroleum because the Americans know that Canada is a prisoner in terms of petroleum sales. They know that we are selling it between 30 per cent and 40 per cent cheaper than the current world price. You said in your presentation that this is a conscious strategy on the part of American environmental groups in order to control Canada's market for petroleum. They are confining the petroleum production to central Canada so that the petroleum can only be sold on the American market, not on the international market. Is that your theory?

[English]

Ms. Krause: How can I put it? If you want me to explain my theory in my own words, these foundations, as I think I testified last time, have multiple objectives. It's not just one thing that they're trying to do. Some of their objectives are good, and I think we should work with them. They want to improve how we use every barrel of oil. They also want to develop renewable technologies and work on energy security.

I think all of the end goals are actually good. It's just how they are going about it. One of the strategies they have chosen is to turn Canada into what they call the "poster child of dirty fuel" and to land-lock us and make us an unattractive country to invest in. That's a very clear part of the strategy. I think that particular component of the strategy is unacceptable.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Madame Krause, je suis très content de vous parler ce matin parce que j'ai lu votre rapport. Il y a des témoins qui sont venus au comité et qui nous ont confirmé qu'ils recevaient du financement de sociétés américaines pour mener leurs activités. Je pense notamment à la fondation Bullitt. Savez-vous si les communautés autochtones de l'ouest de la côte de la Colombie-Britannique ont également reçu du financement de groupes américains pour s'opposer à toute activité liée au transbordement de pétrole?

[Traduction]

Mme Krause : Si j'ai bien compris votre question, vous voulez savoir si je connais des Premières Nations qui ont reçu du financement.

Le sénateur Boisvenu : Oui.

Mme Krause : Oui, beaucoup d'entre elles.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : J'ai lu dans votre article un extrait au sujet de la stratégie américaine qui vise à bloquer tout transport de pétrole sur la scène internationale, car les Américains savent que le Canada est prisonnier en ce qui a trait à la vente du pétrole. On sait qu'on le vend entre 30 p. 100 à 40 p. 100 moins cher que le prix mondial courant. Vous avez dit dans votre présentation que c'est une stratégie volontaire de la part de ces groupes environnementaux américains afin de contrôler le marché du pétrole canadien. Ils enclavent la production du pétrole dans le Centre du Canada pour faire en sorte que ce pétrole puisse se vendre seulement sur le marché américain plutôt que sur le marché international. Est-ce votre théorie?

[Traduction]

Mme Krause : Comment est-ce que je pourrais vous l'expliquer? Si vous voulez que je vous expose ma théorie dans mes propres mots, ces fondations, comme je crois l'avoir dit la dernière fois, ont de multiples objectifs. Elles n'essaient pas d'accomplir seulement une chose. Certains de leurs objectifs sont bons, et je crois que nous devrions collaborer avec elles à leur concrétisation. Elles veulent améliorer l'utilisation de chaque baril de pétrole. Elles veulent également concevoir des technologies pour l'exploitation des énergies renouvelables et œuvrer à la sécurité énergétique.

Je crois que tous les buts visés sont nobles. C'est seulement dans la façon qu'elles s'y prennent qu'il y a un problème. L'une des stratégies adoptées par ces groupes est de faire du Canada la figure emblématique du carburant sale, d'enclaver notre production et de faire de nous un pays où il n'est pas intéressant d'investir. C'est un aspect évident de leur stratégie. Et j'estime que c'est tout simplement inacceptable.

It doesn't mean I disagree or think anyone should necessarily disagree with the overall end goals, but we should be able to have a conversation about how we go about getting there. This one particular component, which is to land-lock the crude and stop all the pipeline projects so we can't reach overseas markets, is unacceptable. The creation of these parks, like the Great Bear Rainforest, is part of the strategy of land-locking the crude.

As all nations embark on this green transition, we need to insist that it's fair for all countries and that no one particular country is bullied out of the global energy market, least of all under the guise of environmentalism. I think we simply need to find other ways of achieving those end goals that are better so our country doesn't end up forfeiting billions of dollars because we are forced to sell into a market where we get lower prices.

[Translation]

Senator Boisvenu: We know that, in Canada, natural resources, in central Canada and Quebec, and in Ontario with the mining industry, are the key to our government revenues and make our social programs possible.

I am trying to understand how the Liberal government fell into this trap by wanting to pass a bill that will restrict one of the two main industries in two provinces and which even has the potential to kill our economy. How did the government fall into this trap?

Ms. Krause: Because I come from British Columbia, I can say that we have been talking about the Great Bear Rainforest project for twenty years or so. What happened is that everyone knew from the start that it was not quite the way things had to proceed, but they accepted it anyway. A lot of people said...

[English]

They've got billions. We've only got millions. We can't fight them. And for many years there was a taboo on talking about this American money. It was not discussed. It was considered too politically hot. In fact, it was Ellis Ross, a First Nations chief from Haisla, Kitimat, who broke the taboo and said, "We are going to talk about this because it is keeping my community in poverty."

What happened over the years is this was accepted, even though everyone knew it didn't really make sense. No one wanted to haul the environmentalists on the carpet because people were scared. We have to do it now, because if we don't the frustration in Alberta will tear our country apart.

Cela ne veut pas dire que je suis en désaccord ou que qui que ce soit devrait nécessairement être en désaccord avec les buts visés, mais nous devrions être en mesure de discuter de la façon de les atteindre. Cet élément précis, soit celui d'enclaver le pétrole brut au cœur du pays et d'arrêter tous les projets de pipelines au Canada afin qu'on ne puisse pas atteindre les marchés étrangers, est inacceptable. La création de parcs, comme celui de la forêt pluviale de Great Bear, fait partie de la stratégie d'enclavement du pétrole brut.

Tandis que toutes les nations entament un virage vert, nous devons insister sur le traitement équitable de tous les pays plutôt que de permettre l'intimidation d'un pays en particulier qui est ensuite poussé hors du marché mondial de l'énergie, surtout quand on instrumentalise la cause environnementaliste pour le faire. Je crois que nous devons simplement trouver de meilleures façons d'atteindre ces buts afin que notre pays ne renonce pas à des milliards de dollars parce que nous sommes forcés de vendre sur un marché où nous obtenons un prix inférieur.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : On sait que les ressources naturelles au Canada, tant dans le Centre du Canada qu'au Québec ou en Ontario avec l'industrie minière, sont au cœur des revenus de nos gouvernements et qu'ils servent à alimenter nos programmes sociaux.

J'essaie de comprendre comment le gouvernement libéral est tombé dans ce panneau en voulant adopter un projet de loi qui va venir entraver une des principales industries de deux provinces et qui risque même, à la limite, de tuer leur économie. Comment ce gouvernement est-il tombé dans ce panneau?

Mme Krause : Puisque je viens de la Colombie-Britannique, je peux dire qu'on parle de ce projet de Great Bear Rainforest depuis une vingtaine d'années. Ce qui est arrivé, c'est que, dès le départ, tout le monde savait que ce n'était pas tout à fait comme cela qu'il fallait procéder, mais on l'a accepté quand même. Beaucoup de gens disaient :

[Traduction]

Ils ont des milliards de dollars. Nous n'avons que des millions. C'est perdu d'avance. Et durant de nombreuses années, il était tabou de parler de ce financement américain. Ce n'était pas abordé. C'était jugé trop risqué sur le plan politique. En fait, c'est Ellis Ross, chef de la Première Nation Haisla, dans le village de Kitimat, qui a rompu le silence et déclaré qu'il fallait en parler parce que cela gardait sa communauté dans la pauvreté.

Ce qui s'est passé, c'est que la situation est devenue acceptable au fil du temps, même si tout le monde savait que cela n'avait pas vraiment de sens. Personne ne voulait s'en prendre aux environnementalistes parce que les gens avaient peur. Aujourd'hui, nous devons le faire, sinon la frustration des Albertains va déchirer notre pays.

The Chair: Senators, I have six questioners left. If anyone else wants to speak, I want to know now. I will try to divide the 25 minutes among the six, but if there are more, then I will divide it by that number. I want to finish by 10:30, because we have another set of witnesses. With that, Senator Miville-Dechêne.

Senator Miville-Dechêne: First, I need to ask you about your own financing, because you are pointing out that environmental groups and Coastal First Nations are receiving American money. What about you? What about your research? How do you finance it?

Ms. Krause: Thank you for asking that question. That's a fair question. I think if I'm asking rather pointed questions about other people's funding, it is only fair that I disclose my own. Actually, since 2011, when I started writing about this, long before anyone ever asked me, I wrote a post on my blog called "Who Funds Vivian Krause?" You can go there and read it.

Senator Miville-Dechêne: I've seen it.

Ms. Krause: As you know, if you have read it, my work has not been funded by anybody. For many years, it was just —

Senator Miville-Dechêne: You have received fees from the oil industry for speaking?

Ms. Krause: But those fees started about five years after I had done the research. Basically after it was pretty much done. It was on the basis of what I had done and written over a number of years that people started to say, "We need to listen to this."

My research itself has never been funded by anyone. I have eked out a modest living from those honorariums, and I think it is fair on my part to disclose those. If it makes people listen to me more carefully and scrutinize what I say a little more closely, knowing that I've received some honorariums from the oil industry, that's fine with me.

Senator Miville-Dechêne: I have a question on your main argument about the Great Bear Rainforest. We have heard at length from Coastal First Nations, and their argument is not so much about the Great Bear Rainforest; it's that they don't want their water in front of their community to be spoiled by an oil spill. This is a different argument, it seems to me. We've heard from the biologist Dr. Rice from Alaska, who said that for a big oil spill, in 15 days it travels 300 kilometres from the source.

Le président : Mesdames, messieurs, il reste six intervenants sur ma liste. Si quelqu'un veut prendre la parole, je souhaite le savoir maintenant. Je vais essayer de diviser les 25 minutes qu'il nous reste entre les 6 intervenants, mais si d'autres personnes veulent aussi prendre la parole, je vais répartir le temps en conséquence. Je souhaite conclure d'ici 10 h 30, car nous avons un autre groupe de témoins. Sur ce, la parole est à la sénatrice Miville-Dechêne.

La sénatrice Miville-Dechêne : D'abord, je dois vous demander d'où vient votre propre financement, car vous faites remarquer que les groupes environnementaux et les Premières Nations côtières reçoivent du financement américain. Et vous? Qu'en est-il de vos travaux de recherche? De quelle façon les financez-vous?

Mme Krause : Merci pour votre question, qui est tout à fait justifiée. Je crois que, si je pose des questions si ciblées sur le financement des autres, ce n'est que normal qu'on me demande de dévoiler le mien. En fait, depuis 2011, quand j'ai commencé à écrire sur le sujet, bien avant que qui que ce soit me pose la question, j'ai écrit une entrée sur mon blogue intitulée « Who Funds Vivian Krause? ». Vous pouvez la lire.

La sénatrice Miville-Dechêne : Je l'ai vue.

Mme Krause : Comme vous le savez, si vous avez bien lu ce texte, mon travail n'est pas financé par quiconque. Pendant de nombreuses années, c'était seulement...

La sénatrice Miville-Dechêne : Avez-vous reçu des honoraires de l'industrie pétrolière à titre de conférencière?

Mme Krause : Mais j'ai commencé à recevoir ces honoraires environ cinq ans après mes recherches. Bref, une fois que les travaux étaient essentiellement terminés. C'est à la lumière de mes travaux et de mes écrits au fil des ans que les gens ont commencé à s'intéresser à ce que j'avais à dire.

Mes recherches comme telles n'ont jamais été financées par qui que ce soit. J'ai tiré de modestes revenus de ces conférences, et je crois qu'il est normal que je les déclare. Si les gens m'écoutent plus attentivement et décortiquent un peu plus ce que je dis, en sachant que j'ai reçu des honoraires de l'industrie pétrolière, je n'y vois pas de problème.

La sénatrice Miville-Dechêne : J'ai une question par rapport à votre argument central sur le parc de la forêt pluviale de Great Bear. Les Premières Nations côtières ont longuement témoigné devant nous, et leur argument ne porte pas vraiment sur le parc de la forêt pluviale de Great Bear, mais plutôt sur le désir de prévenir la contamination par déversement d'hydrocarbures devant leur communauté. C'est un argument différent, me semble-t-il. Stanley Rice, biologiste en Alaska, nous a dit qu'un grand déversement d'hydrocarbures peut franchir 300 kilomètres en 15 jours.

Obviously, if there is a spill — and we know the danger of a spill is much less than it was 20 years ago. But if there is a spill along this particular coast, it will spoil the coast. I'm a little uneasy with your Great Bear Rainforest argument, because this is not what we've heard. They are afraid of an oil spill in the water in front of their community. This is a fear that exists and that we have seen. Whether they are financed partly by American foundations doesn't take away their fear.

Ms. Krause: I totally agree with you. Local people have concerns based on the fact that they would be the ones most directly impacted. It's a beautiful part of the world. I lived in Kitimat as a child. If there was a terrible oil spill up there, it would be absolutely catastrophic.

I think it's perfectly natural and is to be expected that local people will be concerned. I think their expectations should be met. On the north coast of B.C., Arnie Bellis, Mick Morrison — I don't know if they've spoken to this committee — there is a group of people who for years have been pleading for more resources so they can structure a proper marine incident response program.

I hope what we will do as a country is to take the opportunity to get into the global energy markets, make some money there and use that money then to develop a world-class marine incident response program that could serve to protect our own waters and well beyond.

Just to sum up, I think the concerns of the local First Nations are genuine and sincere and should be taken very seriously.

Senator Simons: Because I had the chance to ask Ms. Krause questions in Vancouver a couple of weeks ago, I will direct my questions to Ms. Rochester.

I want to thank you for the work you have done and thank Senator McCoy for arranging for that work. I want to understand a little more about the impact of Bill C-48 on the existing voluntary moratorium.

Is there any legal concern that if Canada enacts Bill C-48 it will put any part of the voluntary exclusion zone at risk? I want to get my head around this once and for all. Is it still possible, even with Bill C-48 — because it doesn't ban tanker transit, it only bans loading and unloading. Could fully laden American tankers still transit through that inner sea passage?

Évidemment, s'il y a déversement... et nous savons que les risques d'un déversement sont beaucoup moins grands qu'il y a 20 ans. Mais, tout déversement le long de cette partie de la côte risque de la détruire. Votre argument sur le parc de la forêt pluviale de Great Bear me déconcerte, car ce n'est pas ce qu'on nous a dit. Les Premières Nations ont peur d'un déversement d'hydrocarbures dans les eaux devant leur communauté. Cette peur est réelle et nous l'avons constatée. Le fait que ces Premières Nations soient en partie financées par des fondations américaines ne dissipe nullement leur crainte.

Mme Krause : Je suis tout à fait d'accord avec vous. Les personnes sur place seraient les plus touchées par une catastrophe, d'où leurs préoccupations. C'est un très beau coin de pays. J'ai vécu à Kitimat quand j'étais petite. S'il y avait un grave déversement d'hydrocarbures là-bas, ce serait absolument désastreux.

Je crois que c'est tout à fait naturel et prévisible que les gens de la communauté soient préoccupés. Je pense que l'on devrait répondre à leurs attentes. Sur la côte nord de la Colombie-Britannique, il y a Arnie Bellis, Mick Morrison — je ne sais pas s'ils sont venus témoigner devant le comité —, bref tout un groupe de personnes qui plaident depuis des années pour obtenir davantage de ressources afin de concevoir un programme adéquat d'intervention en cas d'incident maritime.

J'espère que, en tant que pays, nous allons saisir l'occasion d'entrer dans le marché mondial de l'énergie, d'y faire des profits et d'utiliser cet argent pour concevoir un programme d'intervention en cas d'incident maritime de qualité mondiale qui pourrait servir à protéger les eaux nationales et internationales.

Pour résumer, je crois que les préoccupations des Premières Nations locales sont sincères et fondées, si bien qu'elles devraient être prises très au sérieux.

La sénatrice Simons : Comme j'ai eu l'occasion de poser des questions à Mme Krause à Vancouver il y a quelques semaines, je vais m'adresser à Mme Rochester.

Je tiens à vous remercier pour le travail que vous faites et à remercier aussi la sénatrice McCoy qui a pris les dispositions nécessaires à ces travaux. Je souhaite comprendre un peu mieux l'incidence du projet de loi C-48 sur le moratoire volontaire actuel.

Doit-on s'inquiéter des risques juridiques de voir une partie de la zone d'exclusion volontaire devenir vulnérable en raison de l'adoption du projet de loi C-48? Je veux bien comprendre cela une fois pour toutes. Est-ce encore possible, même avec l'adoption du projet de loi C-48, car il n'interdit pas le trafic de pétroliers, mais seulement le chargement et le déchargement. Est-ce que des navires-citernes américains chargés pourraient toujours emprunter ce passage maritime naturel?

Ms. Rochester: The answer is yes. They are doing two different things. The voluntary Tanker Exclusion Zone, regardless if Bill C-48 is enacted or not, does something different. The voluntary exclusion zone basically says laden tankers sail west of this line. It has been adhered to. Those laden tankers are TAPS tankers. Any other tanker, any other vessel, unladen tankers, whilst they generally adhere to the exclusion zone, the larger ones in transit can sail in that area.

Let's go back to the shopping-mall analogy. Imagine you have a small strip mall with Canada Shop and a large mall with America Shop, and they share a parking lot. Let's say there are small cars that have had little fender benders in the parking lot in front of Canada Shop, and you have large trucks that go to the larger America Shop. What Bill C-48 says is that Canada Shop is concerned that one day if a bigger store opens in Canada Shop mall, then those large trucks might stop at our mall and that could increase the risk.

What it does is it says that from here forward, no large trucks can come into the loading bays of our mall. That doesn't stop the normal car traffic that has had fender benders or the large trucks from following. They are two different things.

Senator Simons: If we were to recommend some kind of corridor at the very north end of the tanker ban area proposed by Bill C-48, say to allow the Nisga'a, for example, to develop a deepwater port and have access to the sea, how does that put us into any potential conflict with the voluntary exclusion zone or American ships transiting through Canadian waters?

Ms. Rochester: It would not even be in conflict with the voluntary exclusion zone, because that's adhered to and that is a different thing. Think of it as this: Could that put us in conflict with Canada's obligations under international law, UNCLOS? As mentioned, under UNCLOS, in the territorial sea, the state has certain rights to put restrictions. One that UNCLOS recognizes is separation schemes, particularly for tankers. So there are a number of mechanisms under UNCLOS to add more safety measures to recognize that a coastal state will want to protect its environmental resources.

There are also additional measures under the auspices of IMO. I believe the committee has heard about PSSAs, where you can designate zones and have mandatory pilotage, those sorts of things.

Mme Rochester : La réponse est oui. Ils font deux choses distinctes. La zone d'exclusion volontaire des pétroliers, peu importe si le projet de loi C-48 est adopté ou non, a une fonction différente. Essentiellement, elle exige que les navires-citernes chargés naviguent à l'ouest de cette limite. Et elle est respectée. Ces pétroliers chargés desservent l'oléoduc trans-Alaska. Tout autre pétrolier, bâtiment ou pétrolier sans charge d'un certain tonnage, bien qu'il respecte habituellement cette zone d'exclusion, peut naviguer dans ce secteur.

Revenons à l'analogie du centre commercial. Pensez à un petit mail linéaire composé de boutiques canadiennes et à un grand centre commercial composé de boutiques américaines qui doivent partager le même stationnement. Supposons qu'il y a de petites voitures qui ont eu jusqu'à maintenant des accrochages mineurs devant les boutiques canadiennes, et que les gros camions se rendent aux boutiques américaines plus imposantes. D'après le projet de loi C-48, les boutiques canadiennes s'inquiètent de la venue d'une boutique plus grande dans le mail linéaire qui attirerait ainsi ces gros camions, et pourrait donc accroître les risques.

D'après le libellé du projet de loi, il ne peut plus y avoir de gros camions qui viennent aux baies de chargement de notre mail à compter de maintenant. Cela n'empêche pas le trafic usuel où il se produit des accrochages mineurs ni le passage des gros camions. Ce sont deux choses différentes.

La sénatrice Simons : Si nous devons recommander la création d'une espèce de corridor tout au nord de la zone d'interdiction des pétroliers proposée dans le projet de loi C-48, par exemple, pour permettre aux Nisga'a d'aménager un port en eau profonde et d'accéder à la mer, en quoi nous retrouvons-nous dans un conflit potentiel avec la zone d'exclusion volontaire ou les navires américains en transit dans les eaux canadiennes?

Mme Rochester : Cela n'entrerait même pas en conflit avec la zone d'exclusion volontaire, puisqu'elle est respectée et que c'est une chose distincte. On peut aborder la question ainsi : est-ce que cela pourrait entrer en conflit avec les obligations internationales du Canada en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer? Comme on l'a déjà dit, conformément à la convention, l'État qui a souveraineté sur la mer territoriale peut y imposer certaines restrictions, par exemple la séparation du trafic, plus particulièrement celui des pétroliers. La convention prévoit donc certains mécanismes qui permettent aux États côtiers de prendre davantage de mesures de conservation de leurs ressources biologiques.

D'autres mesures sont aussi prévues par l'OMI. Je crois que le comité a entendu parler des zones maritimes particulièrement vulnérables, qui permettent d'établir les zones à éviter et le pilotage obligatoire, ce genre de choses.

So if Canada is looking at doing something in the territorial sea in the exclusive economic zone, it would be at looking doing those in a way that is in line with Canada's international obligations under the convention.

Senator Simons: Thank you.

The Chair: Many countries have environmentally protected zones where they may provide protection through legislative initiative. Are any as large as what Bill C-48 contemplates?

Ms. Rochester: It's a prohibition on what you can do in a port. Placing aside what is stated as the policy aspect, what Bill C-48 basically says is if you have this much cargo, you can't load more. You can't come in if you have this much cargo. That is all it says.

It has a number of knock-on effects by virtue of the fact that you wouldn't come to load or unload such cargo if there wasn't a pipeline or other facilities there. All it says is that you cannot come into our port and moor here if you are carrying more than this cargo. That's all it does.

It has knock-on effects. It is basically saying you don't want people to load TVs in their cars, so we are going to prohibit putting a Best Buy in the shopping mall. It will have the knock-on effect of not having people load or unload TVs in the parking lot, but it really only addresses whether the TV is available.

Senator Galvez: Thank you, Ms. Krause. I want to understand your theory. You are saying that American money is funding environmentalists in Canada so that pipelines and oil in Canada are not developed in its enclave, but what do you do about the American companies that are here in Alberta with their extraction and their pipelines? There are a lot of American companies in Canada already.

I just want to understand what the fight is. Is the fight between Americans and Canadians or between Americans and Americans?

Ms. Krause: I think they are completely unrelated issues. My objections to what these foundations are funding has nothing to do with the nationality of the money, it's that it's not charitable, and it's not helping to protect the environment. Even with this tanker ban, even with the whole campaign to land-lock Canadian crude, we are producing and using more oil than ever. It has not kept any oil in the ground.

Donc, si le Canada souhaite faire quelque chose en mer territoriale dans la zone économique exclusive, il doit le faire de sorte à respecter ses obligations internationales au titre de la convention.

La sénatrice Simons : Merci.

Le président : Beaucoup de pays ont des zones de conservation où ils protègent l'environnement à l'aide de mesures législatives. Est-ce qu'il y a des exemples aussi ambitieux que le projet de loi C-48?

Mme Rochester : C'est l'interdiction de certaines manœuvres dans un port. Si l'on met de côté ce qui est de nature stratégique, le projet de loi C-48 dit essentiellement que dès que la cargaison atteint un certain tonnage, vous devez arrêter le chargement. Vous ne pouvez pas entrer dans le port si votre cargaison dépasse les limites établies. C'est tout ce que dit le projet de loi.

Cela a diverses répercussions simplement parce que les pétroliers ne viendraient pas livrer ou prendre leur cargaison dans le port s'il n'y avait pas de pipeline ou d'autres installations. Tout ce que le projet de loi dit, c'est qu'il est interdit d'entrer dans le port et de s'y amarrer si la cargaison dépasse le tonnage admissible. C'est tout.

Cela a des répercussions. Essentiellement, c'est comme si vous disiez que vous ne voulez pas que les gens chargent un téléviseur dans leur voiture, alors vous allez interdire l'ouverture d'un magasin Best Buy dans le centre commercial. Cela aura pour effet d'empêcher les gens de charger ou de décharger leur téléviseur dans le stationnement, mais la règle ne tient vraiment compte que de la disponibilité du téléviseur.

La sénatrice Galvez : Merci, madame Krause. Je souhaite comprendre votre théorie. Vous dites que des fonds américains servent à financer des environnementalistes au Canada afin d'empêcher l'exploitation des pipelines et des ressources pétrolières au Canada, de les enclaver, mais que dites-vous des entreprises américaines qui ont des activités d'extraction ou d'exploitation de pipelines en Alberta? Il y a déjà beaucoup d'entreprises américaines au Canada.

Je souhaite simplement comprendre la nature de la lutte. Est-ce que c'est un affrontement entre Américains et Canadiens ou entre Américains?

Mme Krause : Je pense qu'il s'agit de deux questions tout à fait distinctes. Mes objections par rapport au financement accordé par ces fondations n'ont rien à voir avec son origine nationale. Le problème est dans la nature du geste qui n'est ni philanthropique ni utile à la conservation de l'environnement. Même en bannissant les pétroliers, même en faisant toute une campagne pour enclaver le pétrole brut canadien, nous produisons et consommons plus de pétrole que jamais auparavant. Rien de tout cela n'a empêché l'exploitation des ressources.

Forget about the fact this is funded by the Rockefellers. It is not helping the said goals of reducing the environmental impacts of oil. That's why I think it's objectionable.

As I have said before, it raises some interesting questions. These are three foundations that began in the oil industry and are some of the biggest funders of this, but even if they weren't I think this would still be objectionable because it doesn't provide benefit.

Senator Galvez: Thank you. We have heard that there are two issues when there is an accident: the issue of the safety of the people in the boat, which rescue happens in less than 24 hours; and the environmental impact, which takes a lot of time — sometimes three days or longer because they are different people. They are not the same people, those who go in to rescue the people and those who perform the attenuation measures for the environment.

You talked about how boats have evolved and how ships are now better prepared. It is like planes, but as with Boeing, despite all the technology, accidents happen.

Could you comment on the issue of response to a spill?

Ms. Rochester: Spill response has increased. I know Canada has put a lot of effort and measures into spill response under the Oceans Protection Plan.

What you mentioned about safety of life and safety of property is true. It depends on looking at where your traffic is and what type of traffic there is.

A diesel spill, if it takes you time to get there, a lot of it will be evaporated before you get there versus a persistent oil spill. The persistent oil that they use to fuel the ship and will come out of the ship's bunkers will be just as persistent as the oil that comes out of a larger tanker that is carrying persistent oil as cargo.

What tends to happen, like everything else, is accidents happen around bottlenecks. So whilst you have occasional incidents where accidents happen, say somebody falls asleep, now there are watch-keeping alarms to help crew members awake. Those safety measures have countered a lot of the accidents that happened before just out sailing in the open ocean, but most of the accidents tend to happen going in and out of ports. Something breaks loose from its moorings.

Le fait que cela est financé par les Rockefeller n'a pas d'importance. Cela n'aide pas à atteindre les buts visés de réduire les répercussions environnementales des activités pétrolières. C'est pour cette raison que je m'y oppose.

Comme je l'ai déjà dit, la situation soulève des questions intéressantes. Il y a trois fondations qui ont commencé leurs activités au sein de l'industrie pétrolière et qui figurent parmi les plus grands bailleurs de fonds de cette initiative, mais même si ce n'était pas le cas, je crois que tout cela demeurerait répréhensible parce qu'il n'y a pas d'avantage.

La sénatrice Galvez : Merci. Nous avons entendu dire que deux problèmes se posent lorsqu'un accident survient : la sécurité des personnes à bord du bateau, dont le sauvetage est effectué en moins de 24 heures, et l'impact environnemental, dont l'atténuation prend beaucoup de temps, parfois trois jours ou plus, parce qu'elle est réalisée par des personnes différentes. Les personnes qui vont sauver les gens et celles qui mettent en œuvre les mesures d'atténuation pour l'environnement ne sont pas les mêmes.

Vous avez parlé de l'évolution des navires et du fait qu'ils sont aujourd'hui mieux préparés. C'est aussi le cas des avions, mais comme pour Boeing, malgré toute la technologie dont nous disposons, il y a encore des accidents.

Pourriez-vous formuler des commentaires au sujet des interventions en cas de déversement?

Mme Rochester : L'ampleur des interventions en cas de déversement a augmenté. Je sais que le Canada a déployé beaucoup d'efforts et pris nombre de mesures relativement à l'intervention en cas de déversement dans le cadre du Plan de protection des océans.

Ce que vous avez dit au sujet de la sécurité des personnes et des biens est vrai. Cela dépend du lieu et du type de navires.

Si vous prenez trop de temps pour vous rendre sur les lieux d'un déversement de diesel, à votre arrivée, une grande partie du carburant se sera évaporé. En revanche, les hydrocarbures persistants utilisés comme carburant qui s'échapperont de la soute d'un navire seront tout aussi persistants que les hydrocarbures qui s'échapperont d'un pétrolier de plus grande taille transportant des hydrocarbures persistants.

Comme pour tout le reste, en règle générale, les accidents se produisent près des zones d'engorgement. Ainsi, bien que parfois quelqu'un s'endorme, nous avons aujourd'hui des alarmes de garde qui aident les membres d'équipage à se réveiller. Ces mesures de sécurité ont permis de prévenir un grand nombre d'accidents qui se produisaient auparavant lorsque l'on naviguait en haute mer. Les accidents surviennent toutefois pour la plupart à l'entrée et à la sortie des ports. Quelque chose se libère de ses attaches.

It is identifying where those risk zones are and managing those risks. So opposed to imagining in your head the large coastline, these are all the places where things will go wrong. It's the same reason you are far less likely to get into a car accident when you are alone on a highway that is well lit than when you are in a crowded environment with lots of people turning and fighting traffic. It's a similar thing with vessels.

Senator Dasko: Ms. Krause, I have several questions, but I will focus on one that follows up on what Senator Galvez was asking you about.

We have American oil companies that make their views known and spend money trying to promote their views. We also have American environmentalists who have their views and are funding organizations that try to promote those views.

Why is one type of American money worse than another? Why is the funding by those who have environmental interests worse than American oil companies making their views known? I ask this because your theory is sort of a quasi-conspiracy theory, and I have never believed in conspiracy theories.

Ms. Krause: I don't think one type of American money is worse than another. What I was trying to explain earlier is, setting aside the fact that this is American money, this campaign is not helping to reduce our use of oil. In fact, we are using more than ever; it is just being produced by another country instead of Canada.

Our country has taken a huge economic hit here for basically no environmental gain. What I think we need to do is redirect the funding, effort and human energy to more productive and constructive ways of making better use of the fossil fuel fuels we still need to burn.

Senator Dasko: So the business of funding is basically irrelevant, really? We are back to basic issues?

Ms. Krause: It is important to look at the purposes for which the funds are granted. That's why I tried to draw the committee's attention to the fact that these environmental groups say in their proposals that the reason they want the ban on tanker traffic is that it is a way to kill the pipeline projects.

Senator Dasko: We heard from many organizations, groups and citizens who support the bill. One of them was the Coastal First Nations, who expressed to us their great fear for the fishery

Il s'agit de repérer les zones présentant des risques et de prévenir ces derniers. Alors, au lieu d'imaginer la côte dans son ensemble, ce sont tous les endroits où il y aura des problèmes. C'est également pour cela que vous êtes beaucoup moins susceptible d'avoir un accident de voiture lorsque vous êtes seul sur une voie publique bien éclairée que lorsque vous êtes dans un environnement bondé, entouré de beaucoup de gens qui tournent et affrontent la circulation. C'est la même chose pour les bâtiments.

La sénatrice Dasko : Madame Krause, j'ai plusieurs questions, mais je vais me concentrer sur l'une d'elles, qui fait suite à ce dont vous a parlé la sénatrice Galvez.

Certaines compagnies pétrolières américaines font connaître leur point de vue et dépensent de l'argent pour le promouvoir. Certains environnementalistes américains ont également leur point de vue et financent des organismes qui tentent de le promouvoir.

Pourquoi un type d'argent américain serait-il moins bon qu'un autre? Pourquoi le financement offert par des personnes ayant des intérêts environnementaux en vue de faire connaître leur point de vue est-il moins bon que celui provenant de compagnies pétrolières américaines? Je vous pose cette question parce que votre théorie est pratiquement une théorie du complot, et je n'ai jamais cru aux théories du complot.

Mme Krause : Je ne pense pas qu'un type d'argent américain soit moins bon qu'un autre. Ce que j'essayais d'expliquer tout à l'heure, c'est que, en faisant abstraction du fait qu'il s'agisse de fonds américains, cette campagne ne contribue pas à réduire notre consommation de pétrole. Nous en utilisons en fait plus que jamais; il est simplement produit par un pays autre que le Canada.

L'économie de notre pays a pris un énorme coup sans que nous ayons réalisé de gain environnemental, en gros. Je pense que nous devons réorienter le financement, les efforts et l'énergie humaine vers des moyens plus productifs et plus constructifs d'utiliser les combustibles fossiles que nous devons continuer de consommer.

La sénatrice Dasko : La question du financement n'est donc essentiellement pas pertinente? Nous revenons aux questions de base?

Mme Krause : Il est important d'examiner les raisons pour lesquelles les fonds sont accordés. C'est pourquoi j'ai essayé d'attirer l'attention du comité sur le fait que ces groupes environnementaux disent dans leurs propositions que la raison pour laquelle ils veulent interdire la circulation des pétroliers est que cela leur permettrait de mettre fin aux projets de pipelines.

La sénatrice Dasko : De nombreux organismes, groupes et citoyens nous ont dit qu'ils appuyaient ce projet de loi, notamment les Premières Nations côtières, qui nous ont fait part

and how it may be affected. Since you always make the point about the funding, are you saying these people are confused about their economic interests and are actually being duped by the funding they are getting and don't have a genuine concern about their economy?

Ms. Krause: I don't doubt their sincerity at all. Here is the thing: Coastal First Nations, with \$25 million from the Moore Foundation, has had a lot more resources to get its point across.

Senator Dasko: This should be a good thing.

Ms. Krause: Meanwhile, no one has been giving funding to the First Nations who do want to be part of the energy industry. They are disorganized, they are not funded and they don't have anyone helping create their websites, produce videos for them or help them with social media. That's the thing: this American money has gone only to the groups that are opposed, and it has gone for the purpose of cultivating opposition. I would argue that if it were not for this American funding, we wouldn't even have the controversy we do. This has been manufactured as part of a strategy to land-lock Canadian crude and keep Canada out the energy market.

Senator MacDonald: Thank you, Ms. Krause and Ms. Rochester. Thank you for all of your good work, Ms. Krause. Canadians have to know these things, whether they want to hear them or not.

We have had a lot of groups speak on Bill C-69, many of which have already been discussed. Environmental groups from the East and West coasts, such as the Pembina Institute, are always showing up at the table. It looks like all these groups, or a majority of them, are funded from outside of the country.

Are you familiar with the Kern oil fields in California?

Ms. Krause: A little.

Senator MacDonald: The Kern oil fields are an environmental disaster. It's about 1,200 tailing ponds in southern California. They are one of the worst users of water to try to extract their oil. It is basically a moonscape and the worst environmental disaster in the U.S.

Do you know whether these groups spend any money trying to shut down or curtail these operations in the U.S., or is all of their money going outside the country?

Ms. Krause: Yes, I have seen grants specifically trying to address some of the environmental issues with those oil fields. They are in the ballpark of tens of thousands of dollars, whereas

de leur grande inquiétude au sujet de la pêche et de la façon dont elle pourrait être touchée. Puisque vous parlez toujours du financement, pensez-vous que ces gens ne comprennent pas leurs intérêts économiques et qu'ils se laissent en réalité duper par le financement qu'ils reçoivent, et qu'ils ne se préoccupent pas réellement de leur économie?

Mme Krause : Je ne doute pas du tout de leur sincérité. Voici ce qui se passe : avec les 25 millions de dollars qu'elles reçoivent de la Moore Foundation, les Premières Nations côtières ont beaucoup plus de ressources pour faire passer leur message.

La sénatrice Dasko : Cela devrait être une bonne chose.

Mme Krause : Pendant ce temps, personne n'a accordé de financement aux Premières Nations qui veulent faire partie de l'industrie énergétique. Elles ne sont pas organisées et ne reçoivent ni financement ni aide pour créer leurs sites web, produire des vidéos ou communiquer sur les médias sociaux. Là est le problème : ces fonds américains ne sont allés qu'aux groupes qui s'opposent aux projets, et ont été utilisés pour cultiver l'opposition. Je dirais que sans ce financement américain, la controverse actuelle n'existerait même pas. Cela fait partie d'une stratégie visant à enclaver le pétrole brut canadien et à empêcher le Canada d'entrer sur le marché de l'énergie.

Le sénateur MacDonald : Merci à vous, madame Krause et madame Rochester. Merci pour votre excellent travail, madame Krause. Les Canadiens doivent connaître ces faits, qu'ils le veulent ou non.

Un grand nombre de groupes, dont beaucoup ont déjà été mentionnés, ont parlé du projet de loi C-69. Les groupes environnementaux des côtes Est et Ouest, comme le Pembina Institute, sont toujours présents autour de la table. Il semble que tous ces groupes, ou la majorité d'entre eux, reçoivent leur financement de l'étranger.

Connaissez-vous les champs pétrolifères de Kern en Californie?

Mme Krause : Un peu.

Le sénateur MacDonald : Les champs pétrolifères de Kern sont une catastrophe environnementale. Il s'agit d'environ 1 200 bassins de décantation situés dans le Sud de la Californie. Ils font partie des entreprises qui utilisent le plus d'eau pour extraire leur pétrole. Le paysage y est pratiquement lunaire et il s'agit de la pire catastrophe environnementale aux États-Unis.

Savez-vous si ces groupes dépensent des fonds pour mettre fin à ces activités ou les réduire aux États-Unis, ou si tout leur argent va à l'étranger?

Mme Krause : Oui, j'ai vu des subventions visant précisément à résoudre certains des problèmes environnementaux liés à ces champs pétrolifères. Elles se

the total sums of money, using the Tides Foundation as an example, has put through 400 grants — 400 cheques and wire payments — totalling \$40 million. The amount of funding that has come in to sabotage the Canadian oil industry is orders of magnitude greater. There are small amounts of money trickling into California, but there is nowhere near the level of sophistication, coordination and behind-the-scenes backup to stifle the oil industry in the United States as there is in Canada.

Senator MacDonald: Thank you.

Senator McCoy: Thank you both for being here.

I don't think any of us have any quarrel with the very legitimate desire of the Coastal First Nations to protect their coast, their water, their livelihood and their culture. It is a question of how we do it. The minister himself said it is not well protected at the moment; it's inadequate. So how do we go about it? What I hear from Norton Rose is that Bill C-48 doesn't do it.

We had one witness representing the Coastal First Nations saying that there were some gaps. I would like to address two of those gaps, but first I would like to invite you, Ms. Krause, to put on the record which First Nations are receiving funding from the American groups, as you say, or where we can find that information. Maybe it's on your website, or you can mail it to the clerk and the clerk can circulate it later.

Ms. Krause: I can tell you some of the places you can find that information. For starters, there is an organization called the Coast Conservation Endowment Fund Foundation. It is a Canadian registered charity. If you go to the website of the CRA, you can look it up and see the amount that has gone to each First Nation.

The CCEFF was created as part of the implementation of the Great Bear Rainforest. You can see — the Haisla and the Heiltsuk nations and on down the line — who is receiving what.

All of these foundations have grants databases, and you can search them. For the Moore Foundation in particular, I've analyzed all that information in my blog. First Nations received \$58 million in total, and I provided this information to this committee the last time I testified. I broke that \$58 million down by which First Nations organizations received what, and what it was for.

chiffrent à des dizaines de milliers de dollars, alors que le total des sommes versées, à titre d'exemple, par la Tides Foundation — soit 400 subventions sous forme de 400 chèques et virements électroniques — s'élève à 40 millions de dollars au total. Le montant des fonds qui ont été versés pour saboter l'industrie pétrolière canadienne est bien plus important. De petites sommes d'argent sont octroyées en Californie, mais on est loin du niveau de complexité, de coordination et de soutien dans l'ombre qui vise à asphyxier l'industrie pétrolière du Canada.

Le sénateur MacDonald : Merci.

La sénatrice McCoy : Merci à vous deux d'être présents.

Je pense que nul d'entre nous ne conteste le souhait très légitime des Premières Nations côtières de protéger leur côte, leur eau, leurs moyens de subsistance et leur culture. Il s'agit de savoir comment le faire. Le ministre lui-même a déclaré que leur protection présentait actuellement des lacunes; les mesures prises sont inadéquates. Comment devons-nous nous y prendre? Les représentants du cabinet d'avocats Norton Rose m'ont dit que le projet de loi C-48 n'assure pas cette protection.

Nous avons entendu un témoin représentant les Premières Nations côtières dire qu'il y avait des lacunes. Je vais aborder deux de celles-ci, mais j'aimerais d'abord vous demander, madame Krause, de préciser pour le compte rendu quelles Premières Nations reçoivent des fonds de groupes américains, comme vous l'avez dit, ou de nous indiquer où nous pouvons trouver ces renseignements. Ceux-ci figurent peut-être sur votre site web, ou vous pouvez les envoyer par la poste à la greffière, qui nous les transmettra plus tard.

Mme Krause : Je peux vous indiquer certains endroits où vous pourrez trouver ces renseignements. Il existe tout d'abord un organisme appelé la Coast Conservation Endowment Fund Foundation. Il s'agit d'un organisme de bienfaisance enregistré canadien. Si vous vous rendez sur le site web de l'ARC, vous pouvez consulter le montant qui a été versé à chaque Première Nation.

La Coast Conservation Endowment Fund Foundation a été créée dans le cadre de la mise en œuvre du financement lié à la forêt pluviale de Great Bear. Vous pouvez voir... les nations Haisla et Heiltsuk et autres, plus loin... qui reçoit quoi.

Toutes ces fondations ont des bases de données sur les subventions qu'elles octroient, et vous pouvez les consulter. Pour la Moore Foundation, en particulier, j'ai analysé tous ces renseignements dans mon blogue. Les Premières Nations ont reçu 58 millions de dollars au total, et j'ai fourni ces renseignements au comité la dernière fois que j'ai témoigné. J'ai ventilé ces 58 millions de dollars en fonction de ce que les organisations des Premières Nations ont reçu et de ce à quoi ces fonds ont servi.

Some of the purposes for which it was granted are good. There are some good things happening there and I think that should be encouraged.

Senator McCoy: As senior legislators, we should be able to be discerning enough. Thank you.

One of the acts we passed in December, which was part of an omnibus bill called Bill C-86, made changes to the Canada Shipping Act and to Canada's Marine Liability Act. In fact, it gave the minister and cabinet far more powers than Bill C-48 purports to do. One of the witnesses representing the Coastal First Nations said there are still gaps, and one of those gaps is access by Indigenous communities to the liability fund.

Could you address that, Ms. Rochester?

Ms. Rochester: I mentioned earlier the Ship-source Oil Pollution Fund. This is Canada's domestic fund to compensate victims of oil pollution. Its main claimant is generally the Coast Guard and it reimburses the Coast Guard for money spent. The administrator of the fund, Anne Legars, who I understand has come before you, is doing a lot of outreach. I believe they recently posted on their website some of the outreach they've been doing to let Indigenous peoples know, and to report and educate them that if there are issues that would affect their land, fisheries and subsistence rights, they have access to the fund.

One of the things that may be of interest and of value to them is that since the fund was started — and I believe the fund's predecessor dates back to the 1970s — there has never been a spill on the West Coast that Bill C-48 would have prevented.

So every spill on the West Coast since that time would fall within either a cargo volume or type of vessel that is not covered by Bill C-48. That sort of outreach and education by the Ship-source Oil Pollution Fund is important.

Senator McCoy: How much is in that fund today?

Ms. Rochester: It's close to \$1 billion, I believe. I would have to check and get back to this committee.

Senator McCoy: I think I could go on a lot longer.

Certaines des raisons pour lesquelles ils ont été accordés sont bonnes. On réalise des choses positives, et je pense que cela devrait être encouragé.

La sénatrice McCoy : En tant que législateurs de premier rang, nous devrions être capables de faire preuve d'assez de discernement. Merci.

L'une des lois que nous avons adoptées en décembre, dans le cadre du projet de loi omnibus C-86, a apporté des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada et à la Loi sur la responsabilité en matière maritime du Canada. Elle a, en fait, donné au ministre et au Cabinet beaucoup plus de pouvoirs que ne le prétend le projet de loi C-48. L'un des témoins représentant les Premières Nations côtières a dit qu'il y avait encore des lacunes, notamment la question de l'accès des collectivités autochtones au fonds de responsabilité.

Pouvez-vous parler de cela, madame Rochester?

Mme Rochester : J'ai mentionné plus tôt la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Il s'agit du fonds national du Canada visant à indemniser les victimes de la pollution par les hydrocarbures. Son principal demandeur est habituellement la Garde côtière, à qui elle rembourse les sommes dépensées. L'administratrice du fonds, Anne Legars, qui, si j'ai bien compris, a témoigné devant vous, fait beaucoup de sensibilisation. Je crois qu'ils ont récemment affiché sur leur site web certaines des activités de sensibilisation qu'ils réalisent pour informer les peuples autochtones et leur faire savoir qu'en cas de problèmes pouvant avoir une incidence sur leurs droits fonciers et leurs droits de pêche et de subsistance, ils peuvent accéder au fonds.

L'une des choses qui peuvent les intéresser et leur être utiles est que depuis la création du fonds — et je crois que le fonds précédent remonte aux années 1970 — il ne s'est jamais produit de déversement sur la côte Ouest qui aurait été évité par le projet de loi C-48.

En conséquence, dans le cas de chaque déversement survenu sur la côte Ouest depuis cette date, le volume des marchandises ou le type de navire concerné n'était pas visé par le projet de loi C-48. Ce genre d'effort de sensibilisation et d'information de la part de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires est important.

La sénatrice McCoy : Combien d'argent y a-t-il dans ce fonds aujourd'hui?

Mme Rochester : Il y a près de 1 milliard de dollars, je crois. Il faudrait que je vérifie et que je vous revienne là-dessus.

La sénatrice McCoy : En tout cas, je crois que je pourrais continuer encore longtemps.

The Chair: You mentioned this umbrella group. I'm not sure of the name, it was a coastal group.

Ms. Krause: Coast Conservation Endowment Fund Foundation.

The Chair: Exactly. What charitable work does it do? If you contribute, do you get a charitable status?

Ms. Krause: I don't speak for that organization, obviously, but my understanding of it is that its goal is to create what they call a conservation economy. In other words, to foster economic activities that are in keeping with their view of what is sustainable. For instance, they've funded things like small-scale shellfish cultivation.

The Chair: Does it have charitable status?

Ms. Krause: Yes. It began as an American charity. It had charitable status both in the U.S. and in Canada. The American foundations seeded it with about \$60 million which was matched by provincial and federal money. It discontinued its American charitable status in 2013, I think, and now it is only a Canadian-registered charity. The money is supposed to be used for the development of these types of economic activities. I believe it was originally created as a way to sort of compensate for some of the economic activity that was going to be lost by a reduction in logging in certain parts, especially of the Haida Gwaii, when the Great Bear Rainforest was agreed to initially.

The Chair: I have a different view of charity than that, but it just seems the taxpayers' dollars are being spent on these so-called charities. That's an issue.

Ms. Krause: Unemployment is a huge issue in a lot of these communities, and if they can diversify the economy by creating industries like growing oysters, shellfish, geoduck and other seafood, it's good.

The Chair: Yes, I'm sure it's good. Whether it is a charity or not is another question.

With that, thank you, witnesses.

Before we get to our second panel this morning, Ms. Rochester has a report that she could send in, and Senator McCoy has requested that I consult senators and ask if we can make it part of our record. We forgot to ask her to send it in.

Le président : Vous avez parlé d'un groupe de coordination. Je ne suis pas sûr du nom, mais c'était un groupe côtier.

Mme Krause : C'est la Coast Conservation Endowment Fund Foundation.

Le président : Voilà. Quelles sont les activités caritatives effectuées par cette fondation? Une simple contribution donne-t-elle droit au statut d'organisme de bienfaisance?

Mme Krause : Bien entendu, je ne parle pas au nom de cette organisation, mais à ma connaissance, son objectif est de créer ce qu'on appelle une économie de conservation. Autrement dit, elle vise à favoriser les activités économiques qui sont conformes à sa vision en matière de durabilité. Par exemple, elle a financé des choses comme l'élevage de mollusques à petite échelle.

Le président : La fondation a-t-elle le statut d'organisme de bienfaisance?

Mme Krause : Oui. Elle a commencé comme organisme de bienfaisance américain. Elle avait le statut d'organisme de bienfaisance aux États-Unis et au Canada. Elle a reçu un financement de démarrage de 60 millions de dollars de la part de fondations américaines, et ce montant a été égalé par le gouvernement fédéral et la province. Elle a abandonné son statut d'organisme de bienfaisance américain en 2013, si je ne me trompe pas, et elle est aujourd'hui un organisme de bienfaisance enregistré uniquement au Canada. L'argent est censé servir à stimuler ce genre d'activités économiques. Je crois que la fondation a été créée à l'origine pour compenser en quelque sorte certaines des activités économiques qui disparaîtraient à la suite d'une réduction de l'exploitation forestière dans certaines régions, surtout à Haida Gwaii, lorsque l'entente sur la forêt pluviale de Great Bear a été initialement conclue.

Le président : J'ai une perception différente des activités caritatives, mais en tout cas, on semble utiliser l'argent des contribuables pour financer ces soi-disant organismes de bienfaisance. C'est un problème.

Mme Krause : Le taux de chômage est un énorme problème dans bon nombre de ces communautés, et si elles peuvent diversifier l'économie en créant des industries pour l'élevage des huîtres, des mollusques, des panopes du Pacifique et d'autres fruits de mer, c'est tant mieux.

Le président : Oui, j'en suis sûr, mais la question est de savoir s'il s'agit bel et bien d'un organisme de bienfaisance, ce qui est une autre histoire.

Sur ce, je vous remercie tous de vos témoignages.

Avant de passer au deuxième groupe de témoins de ce matin, Mme Rochester a un rapport qu'elle pourrait nous faire parvenir, et la sénatrice McCoy m'a demandé de consulter les sénateurs pour savoir si nous pouvons l'inscrire au compte rendu. Nous avons oublié de lui demander d'envoyer le document.

Senator McCoy: I have to say, it's only in English and that is why I didn't circulate it.

The Chair: She has a right to do that. We'll do the translation if it's needed.

Senator McCoy: It's up to the committee.

The Chair: Are senators in agreement? Thank you. We will do that.

Senator Miville-Dechêne: Considering that time is short, I would like to make a motion because I would like Tzeborah Berman, who is a specialist in the oil question and environmental groups, to testify tomorrow night. We have a one-hour slot, and there's time for her to testify. I'm sorry this is a last-minute request. It took us time to reach her.

I would like, if possible, to put to a vote that this witness testify tomorrow.

The Chair: Senator Miville-Dechêne, you came and asked me, and I ask you to submit a bio. Submitting a witness at the last minute is not exactly a habit we should get into.

Senator Miville-Dechêne: I know.

The Chair: You said you were going to do something, and you're not doing it; you're doing something else.

Senator Miville-Dechêne: We have only 24 hours to organize the video conference. If we don't approve this witness now, we won't be able to hear from her.

The Chair: I don't know who she is and neither does anybody else.

Senator Simons: Ms. Berman testified before the Bill C-69 committee in Vancouver. She is a high-profile environmental activist. She had an advisory role to the Alberta government in dealing with oil sands. She is a high-profile environmentalist of, as some would say — how shall I put this?

The Chair: It's not that we haven't had enough of them testify.

Senator Simons: I'm not necessarily advocating for her to testify. I'm saying she is a noted activist.

The Chair: It's good that you and Senator Miville-Dechêne know, but I think it would be good —

La sénatrice McCoy : Je dois préciser que le rapport est rédigé en anglais seulement, et c'est pourquoi je ne l'ai pas distribué.

Le président : Elle a le droit de le faire. Nous ferons traduire le document, au besoin.

La sénatrice McCoy : C'est au comité d'en décider.

Le président : Les sénateurs sont-ils d'accord? Merci. C'est ce que nous ferons.

La sénatrice Miville-Dechêne : Comme nous n'avons pas beaucoup de temps, j'aimerais présenter une motion parce que je voudrais que Tzeborah Berman, une spécialiste dans le domaine du pétrole et des groupes environnementaux, vienne témoigner demain soir. Nous avons réservé une période d'une heure, ce qui nous laisse du temps pour entendre son témoignage. Je suis désolée de présenter cette demande à la dernière minute. Nous avons mis du temps à rejoindre Mme Berman.

J'aimerais donc, si possible, mettre aux voix une motion pour convoquer ce témoin à la séance de demain.

Le président : Sénatrice Miville-Dechêne, vous êtes venue m'en parler, et je vous ai demandé de présenter une biographie. Proposer un témoin à la dernière minute n'est pas vraiment une habitude à prendre.

La sénatrice Miville-Dechêne : Je sais.

Le président : Vous m'avez dit que vous alliez faire une chose, mais vous n'avez pas tenu parole; vous êtes en train de faire quelque chose d'autre.

La sénatrice Miville-Dechêne : Nous n'avons que 24 heures pour organiser la vidéoconférence. Si nous n'approuvons pas ce témoin maintenant, nous ne pourrons pas l'entendre.

Le président : Personne — ni moi ni les autres — ne sait qui elle est.

La sénatrice Simons : Mme Berman a déjà témoigné devant le comité chargé d'étudier le projet de loi C-69, à Vancouver. C'est une militante écologiste de renom. Elle a été conseillère auprès du gouvernement de l'Alberta dans le dossier des sables bitumineux. C'est une environnementaliste très en vue, comme diraient certains — ou comment dirais-je?

Le président : Ce n'est pas comme si nous n'avions pas entendu suffisamment de témoins.

La sénatrice Simons : Je ne préconise pas forcément sa comparution. Je dis simplement qu'elle est une activiste reconnue.

Le président : Je suis heureux que vous et la sénatrice Miville-Dechêne la connaissiez, mais j'estime qu'il serait bien...

Senator Galvez: Chair, if there is a motion on the table, we should vote on the motion.

The Chair: We can debate as long as we want, Senator Galvez. If you want to have this debate take place over the next hour, we can do that, and then Mr. Kariya won't have an opportunity to —

Senator Galvez: That's why I'm saying let's vote.

The Chair: Okay.

Senator Dasko: May I speak?

The Chair: Of course you may.

Senator Dasko: If this witness has appeared before the Bill C-69 committee, then surely her credentials have been vetted by a Senate committee, and that would be enough justification for me. Thank you.

Senator MacDonald: She testified on Bill C-69 in Vancouver. I have no interest in listening to her again.

Senator Miville-Dechêne: At this point we should vote. I didn't have the opportunity to hear her on Bill C-69. I'm sorry some of the witnesses have appeared on both bills, but they have similar issues. I think it's important to hear from her.

It's true that we have heard local environmental groups in British Columbia, but I would say this witness, from what I've been told, is interesting in the context of the bigger battle on oil and environment in Canada.

Senator Gagné: Chair, can I ask that the question be called, please?

The Chair: We're going to do it then. All in favour of having this witness — I've never seen this before, where a witness is scheduled for the next day without — and we're interfering with our witness list. We should allow all senators then to propose witnesses for the following week. Senator Miville-Dechêne has proposed this. All in favour? All opposed? Five to five. The motion is defeated.

We will now proceed, and we have with us Mr. Paul Kariya, Educator, Former Public Servant, Senior Policy Advisor to the Coastal First Nations – Great Bear Initiative; and from the Sierra

La sénatrice Galvez : Monsieur le président, si nous sommes saisis d'une motion, nous ferions mieux de la mettre aux voix.

Le président : Nous pouvons en débattre aussi longtemps que nous le souhaitons, sénatrice Galvez. Si vous voulez que nous tenions ce débat au cours de la prochaine heure, nous pouvons le faire, mais M. Kariya n'aura alors pas l'occasion...

La sénatrice Galvez : C'est pourquoi je demande que nous passions au vote.

Le président : D'accord.

La sénatrice Dasko : Puis-je dire un mot?

Le président : Oui, bien sûr.

La sénatrice Dasko : Si cette personne a déjà témoigné dans le cadre de l'étude du projet de loi C-69, alors ses titres de compétence ont sûrement dû être vérifiés par un comité sénatorial, ce qui me suffirait comme justification. Merci.

Le sénateur MacDonald : Elle a témoigné à propos du projet de loi C-69, à Vancouver. Je n'ai pas envie de l'entendre à nouveau.

La sénatrice Miville-Dechêne : À ce stade-ci, nous devrions passer au vote. Je n'ai pas eu l'occasion de l'entendre au sujet du projet de loi C-69. Je n'y peux rien si certains témoins sont venus parler des deux projets de loi, mais ils ont exprimé des réserves similaires. Je crois qu'il est important d'entendre Mme Berman.

Il est vrai que nous avons entendu des groupes environnementaux locaux en Colombie-Britannique, mais je dirais que le témoignage de Mme Berman, d'après ce qu'on m'a rapporté, est intéressant dans le contexte général de la lutte entre l'industrie pétrolière et les environnementalistes au Canada.

La sénatrice Gagné : Monsieur le président, puis-je demander que la motion soit mise aux voix?

Le président : C'est donc ce que nous ferons. Tous ceux qui sont pour la comparution de ce témoin — d'ailleurs, je n'ai jamais vu un cas où un témoin est invité à comparaître le lendemain sans... d'autant plus que nous perturbons l'ordre prévu dans notre liste de témoins. Dans ce cas, nous devrions permettre à tous les sénateurs de proposer des témoins pour la semaine prochaine. Bref, la sénatrice Miville-Dechêne propose cette motion. Tous ceux qui sont pour? Tous ceux qui sont contre? Cinq voix contre cinq. La motion est rejetée.

Nous allons maintenant passer au prochain groupe de témoins. Nous recevons M. Paul Kariya, éducateur, ancien fonctionnaire, conseiller principal en politiques pour l'Initiative Great Bear des

Club Canada Foundation, Ms. Gretchen Fitzgerald, National Programs Director. Thank you for participating and coming here today.

Paul Kariya, Educator, Former Public Servant, Senior Policy Advisor to the Coastal First Nations – Great Bear Initiative, as an individual: Thank you very much.

I speak today in support of the northern oil tanker moratorium, Bill C-48.

Today I share my perspectives. You have already heard from the chiefs and leaders who are more eloquent than I am — I'm the hired help — and they represent the rights and title holders.

Why does Bill C-48 make sense? You've heard from industry, GR folk, politicians and others that Bill C-48 will land-lock Alberta oil, or Bill C-48 is — and I take these from recent articles — “garbage” or “un-Canadian.” These people speak with a short-term vision for industry and jobs for perhaps the next 15 or 20 years — laudable goals.

The Coastal First Nations speak with a vision for today and beyond 100 years. They aspire to communities, a region, jobs and livelihood and lives that are clean and compatible with the environment that sustains and enables their cultures. If the vision of the Coastal First Nations prevails, we, as British Columbians and Canadians, will all be beneficiaries.

Unemployment is high, jobs are hard to come by and communities have social problems. One half of the communities still rely upon diesel power for electricity, and most of them do not have road access; however, they are not impoverished.

Why, given this, would Coastal First Nations lead the initiative to reduce the annual allowable cut in forestry from something like 75 per cent to 30 per cent? Some businesspeople who have been before you with their 15- to 20-year vision might say that this has been a disaster for forestry jobs and investment, and it has come at the expense of industry and even First Nations forest companies.

Premières Nations côtières. Nous accueillons également Mme Gretchen Fitzgerald, directrice des programmes nationaux, de la Sierra Club Canada Foundation. Je vous remercie de votre participation et de votre présence parmi nous aujourd'hui.

Paul Kariya, éducateur, ancien fonctionnaire, conseiller principal en politiques pour l'Initiative Great Bear des Premières Nations côtières, à titre personnel : Merci beaucoup.

Je prends la parole aujourd'hui pour appuyer le moratoire relatif aux pétroliers dans le Nord, c'est-à-dire le projet de loi C-48.

Aujourd'hui, je vais vous faire part de mon point de vue. Vous avez déjà entendu les témoignages de chefs et de dirigeants qui sont plus éloquents que moi — je suis un simple employé — et qui représentent les détenteurs de droits et de titres.

Pourquoi le projet de loi C-48 est-il sensé? Vous avez reçu des représentants de l'industrie, des responsables des relations gouvernementales, des politiciens et d'autres intervenants, qui vous ont dit que le projet de loi C-48 enclave le pétrole de l'Alberta ou que cette mesure législative — pour reprendre les mots utilisés dans de récents articles — « devrait aller à la poubelle » ou « est contraire à l'esprit de la société canadienne ». Ces gens parlent d'une vision à court terme pour l'industrie et les emplois — des objectifs qui sont certes louables, mais qui visent peut-être les 15 ou 20 prochaines années.

Les Premières Nations côtières parlent, quant à elles, d'une vision pour aujourd'hui et au-delà de 100 ans. Elles aspirent à créer des communautés, une région, des emplois et un mode de vie qui sont écologiques et compatibles avec l'environnement qui soutient et qui favorise leurs cultures. Si la vision des Premières Nations côtières l'emporte, nous en bénéficierons tous, aussi bien en Colombie-Britannique que dans l'ensemble du Canada.

Le taux de chômage est élevé, les emplois se font rares et les communautés sont aux prises avec des problèmes sociaux. La moitié des communautés comptent toujours sur le diesel pour produire de l'électricité, et la plupart d'entre elles ne sont pas accessibles par route; cependant, elles ne sont pas pauvres.

Pourquoi alors les Premières Nations côtières prendraient-elles l'initiative de réduire les coupes annuelles permises dans le secteur forestier, en les faisant passer d'environ 75 à 30 p. 100? Certains gens d'affaires qui ont témoigné devant vous et dont la vision ne va pas au-delà des 15 à 20 prochaines années diront peut-être que cette décision a été catastrophique pour les emplois et les investissements dans la foresterie et que le tout s'est fait au détriment de l'industrie et même des entreprises forestières des Premières Nations.

To this I would say, yes, it has come at a price. Based on their clean vision, the Coastal First Nations have said the trade of cutting trees for some jobs at the expense of habitat for bears, wolves, birds, fish, water and people has been too expensive.

Do you know today that Coastal First Nations are Canada's largest marketers of forest-based carbon credits in Canada? The B.C. government was given an award by the UN last year for becoming a carbon-neutral government because of the carbon credits from the Great Bear First Nations. The forests have been protected because they are needed for the ecosystems that sustain life.

By the way, we, as British Columbians and Canadians, are also beneficiaries because of this vision and leadership. Of course forestry is important, but our collective perspective and vision has to be longer term.

Today the people who have an Aboriginal right to fish are largely on the beach. A combination of government policies to reduce industry capitalization and imperfect market mechanisms has driven First Nations from a position of dominance to largely being observers.

The Coastal First Nations have been in reconciliation negotiations with Canada to re-establish a small boat, community-based fishery in each community so families can access their food, social and ceremonial fish and also derive a livelihood from fish like they used to.

Canada has informed us this past month that our negotiations have been successful. Soon there will be a joint announcement of this historic reconciliation initiative.

This is the economy that all First Nations have prioritized as number one. It will come with new co-governance and fishery management and put First Nation fishermen back on the water. All British Columbians and Canadians will benefit because the vision comes with clean, conservation-based approaches and integrated Marine Protected Areas and planning.

The new fisheries will never be what it was in the past, so new jobs will be needed. Today the combined payroll of the First Nations through stewardship offices exceeds 125 jobs. The First Nation public service will expand in this area with sustainable, long-term careers to monitor, steward and protect the terrestrial and marine environments.

Je répondrais à cela que, oui, il y a eu un prix à payer. Selon leur vision en matière d'énergie propre, les Premières Nations côtières estiment que l'abattage d'arbres pour une poignée d'emplois, aux dépens de l'habitat des ours, des oiseaux, des poissons, de l'eau et des humains, s'est avéré bien trop coûteux.

Savez-vous qu'aujourd'hui, les Premières Nations côtières sont les plus importants négociants de crédits de carbone dans le secteur forestier au Canada? D'ailleurs, l'année dernière, le gouvernement de la Colombie-Britannique s'est vu décerner un prix par les Nations Unies pour avoir atteint la carboneutralité grâce aux crédits de carbone des Premières Nations côtières. Ainsi, les forêts sont protégées parce qu'elles sont nécessaires pour les écosystèmes qui entretiennent la vie.

En passant, les habitants de la Colombie-Britannique et tous les Canadiens profitent également de cette vision et de ce leadership. Bien entendu, la foresterie est importante, mais nous devons adopter une perspective collective et une vision à plus long terme.

Aujourd'hui, les personnes qui ont un droit ancestral de pêcher sont, pour la plupart, contraintes de rester sur les rives. En raison de politiques gouvernementales destinées à réduire la capitalisation de l'industrie, conjuguées aux mécanismes imparfaits du marché, les Premières Nations sont passées d'une position dominante à une position largement passive.

Les Premières Nations côtières ont mené des négociations en matière de réconciliation avec le Canada en vue de rétablir, dans chaque communauté, une pêche communautaire au moyen de petits bateaux afin que les familles puissent avoir accès au poisson pour leur alimentation, leurs activités sociales et leurs cérémonies, en plus d'en tirer leur gagne-pain comme autrefois.

Le mois dernier, le Canada nous a informés que nos négociations avaient porté leurs fruits. Il y aura bientôt une annonce conjointe de cette initiative de réconciliation historique.

Voilà l'économie que toutes les Premières Nations considèrent comme une priorité absolue. Cette économie s'accompagnera d'une nouvelle gouvernance commune et d'une nouvelle gestion des pêches, et elle permettra aux pêcheurs des Premières Nations de retourner pêcher. Les habitants de la Colombie-Britannique et tous les Canadiens en bénéficieront parce que la vision favorise des approches écologiques axées sur la conservation, ainsi que l'intégration et la planification de zones de protection marine.

Les nouvelles pêches ne seront jamais ce qu'elles étaient auparavant, d'où la nécessité de nouveaux emplois. Aujourd'hui, la masse salariale combinée des Premières Nations au sein des bureaux d'intendance représente plus de 125 emplois. La fonction publique des Premières Nations prendra de l'expansion dans cette région, ce qui créera des carrières viables et à long terme pour surveiller, gérer et protéger les milieux terrestres et marins.

These public servants monitor the forest, the status of grizzly bears, they hail fish catches from recreational fishers, they are sentinels on behalf of the First Nations and all of us to monitor human use on the landscape and the environment in a climate-changing world. Through the investment of foundation partners, the stewards and guardians have the latest innovation in tools and technology for their work. Neither British Columbia nor Canada have tools like the Coast Tracker. I hope you'll ask me questions about that shortly.

This vision of the future is incompatible with heavy oils in the environment. One spill, however unlikely this might be, in what First Nations have invested in could be gone.

Experts have spoken to you about double hulls, the advances in navigation and new tanker technologies, suggesting that catastrophic failure and risk of an oil spill is very small. But what was the risk that two Boeing 737 MAX aircraft, the newest and best in human ingenuity would fall out of the sky?

Why does Bill C-48 make sense? Well, for one thing it was a promise made by the government elected by the people. This promise needs to be kept on behalf of all British Columbians and Canadians, and you as senators need to weigh this commitment and the vision of First Nations.

As we have seen in the Royal Commission on Aboriginal Peoples and recently in the Truth and Reconciliation Commission led by one of your colleagues, there have been too many broken promises.

When it has been convenient for larger society to invoke the argument of a greater good for all, First Nations have been swindled, ignored, fought, legislated, and programed out of their vision, their hopes and their needs.

Coastal First Nations are not anti-development, but they will not sacrifice the long term for the short term. They will not take quick jobs and money if it costs them the survival of their children and the environment that sustains us all.

Bill C-48 and Bill C-262 are real and necessary and must become law, but they are also symbols of the need for rapprochement, relationship and keeping promises.

Ces fonctionnaires surveillent les forêts, évaluent la situation des grizzlis, vérifient les prises des pêcheurs récréatifs — bref, ce sont des sentinelles qui surveillent, au nom des Premières Nations et de nous tous, les effets des activités humaines sur le paysage et l'environnement dans un mode en proie aux changements climatiques. Grâce aux investissements des fondations partenaires, les intendants et les gardiens disposent des dernières innovations en matière d'outils et de technologies pour effectuer leur travail. Ni les employés de la Colombie-Britannique ni ceux du gouvernement du Canada n'ont des outils comme le système de suivi des côtes, appelé Coast Tracker. J'espère que vous me poserez des questions là-dessus tout à l'heure.

Cette vision de l'avenir ne permet pas la présence de pétrole lourd dans l'environnement. Il suffit d'un déversement, aussi peu probable que cela puisse être, pour que tous les investissements des Premières Nations se volatilisent.

Certains experts vous ont parlé des navires à double coque, des progrès en navigation et des nouvelles technologies liées aux pétroliers pour laisser entendre que les risques de défaillance catastrophique et de déversement de pétrole sont minimes. Or, quel était le risque d'écrasement de deux avions Boeing 737 MAX, un modèle dernier cri qui représente ce qu'il y a de meilleur et qui témoigne de l'ingéniosité humaine?

Pourquoi le projet de loi C-48 est-il sensé? Eh bien, d'abord, c'est ce qu'avait promis le gouvernement élu par leur peuple. Cette promesse doit être tenue au nom de tous les habitants de la Colombie-Britannique et de tous les Canadiens, et vous devez, en tant que sénateurs, peser cet engagement par rapport à la vision des Premières Nations.

Comme nous avons pu le constater dans le cadre de la Commission royale sur les peuples autochtones et, plus récemment, de la Commission de vérité et réconciliation, dirigée par l'un de vos collègues, il y a eu beaucoup trop de promesses brisées.

Chaque fois que la société en général a eu des raisons pratiques d'invoquer l'argument du bien supérieur de tous, les Premières Nations ont fini par être escroquées, laissées pour compte, attaquées, régies par des lois et conditionnées à renoncer à leur vision, à leurs espoirs et à leurs besoins.

Les Premières Nations côtières ne sont pas contre le développement, mais elles ne sacrifieront pas les avantages à long terme pour obtenir des résultats à court terme. Elles n'accepteront pas d'emplois éphémères et d'argent rapide si cela a des répercussions sur la survie de leurs enfants et sur l'environnement qui nous fait tous vivre.

Les projets de loi C-48 et C-262 sont des mesures concrètes et nécessaires qui doivent devenir des lois, mais ils symbolisent également la nécessité de se rapprocher, de nouer des relations et de tenir des promesses.

Let's continue to embark on writing a new joint history with First Nations of the Great Bear region, a world-class biological hotspot and an ecological stronghold. Heavy oils have no part of this vision.

I would like to leave you with two quotes. One from the author Wendell Berry:

Whether we and our politicians know it or not, Nature is party to all our deals and decisions, and she has more votes, a longer memory, and a sterner sense of justice than we do.

The final one comes from the Bible, Hosea 4:3:

Therefore the land mourns,
And everyone who lives in it languishes
Along with the beasts of the field and the birds of the sky,
And also the fish of the sea disappear.

Thank you very much. I would be happy to take your questions.

The Chair: Thank you, Mr. Kariya.

Gretchen Fitzgerald, National Programs Director, Sierra Club Canada Foundation: Thank you, Mr. Chair and honourable senators, for allowing me to present today.

I am here to ask you to pass Bill C-48 without amendments. This recommendation is made in support of the position of our sister organization in British Columbia, Sierra Club B.C., whose brief on this matter has been submitted to the committee.

My name is Gretchen Fitzgerald, and I am the national programs director with the Sierra Club Canada Foundation. We are a national grassroots organization with a mission to empower people to be leaders in protecting, restoring and enjoying a healthy and safe environment.

Sierra Club Canada Foundation has been involved in ocean zoning initiatives and protection processes for decades. For the last two decades we have called for a moratorium on oil and gas development in the Gulf of St. Lawrence on the East Coast.

Our volunteers have also raised concerns about the impacts of marine shipping off Newfoundland, a lack of spill response preparedness and concerns about the proposed Downeast LNG facility that was to be set up in Maine, access to which the

Poursuivons donc nos efforts pour écrire une nouvelle page de notre histoire en collaboration avec les Premières Nations de la région de Great Bear, un lieu riche en biodiversité de calibre mondial et un bastion écologique. Le pétrole lourd n'a aucune place dans cette vision.

Je voudrais conclure par deux citations. La première vient de l'auteur Wendell Berry :

Que nous et nos politiciens le sachions ou non, la nature est partie prenante à tous nos accords et décisions, et elle dispose d'un nombre de voix plus élevé que nous, d'une mémoire plus longue et d'un sens de la justice plus sévère.

L'autre citation est un passage de la Bible, extrait du livre d'Osée, chapitre 4, verset 3 :

Voilà pourquoi le pays est en deuil,
Et tous ses habitants dépérissent,
Jusqu'aux bêtes des champs et aux oiseaux du ciel,
Et même les poissons de la mer disparaîtront.

Merci beaucoup. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président : Merci, monsieur Kariya.

Gretchen Fitzgerald, directrice des programmes nationaux, Fondation Sierra Club Canada : Monsieur le président, sénateurs, merci de me donner l'occasion de faire cet exposé aujourd'hui.

Je suis ici pour vous demander d'adopter le projet de loi C-48 sans amendements. Cette recommandation appuie la position de notre organisation sœur en Colombie-Britannique, le Sierra Club B.C., dont le mémoire à ce sujet a déjà été soumis au comité.

Je m'appelle Gretchen Fitzgerald et je suis directrice des programmes nationaux de la Fondation Sierra Club Canada. Nous sommes un organisme citoyen d'envergure nationale dont la mission est de donner aux gens les moyens de devenir des intervenants de premier plan pour ce qui est de protéger et de restaurer l'environnement, et de profiter des bienfaits d'un environnement sain et sécuritaire.

La Fondation Sierra Club Canada participe aux initiatives de zonage et de protection des océans depuis des décennies. Cela fait maintenant 20 ans que nous réclamons un moratoire sur l'exploitation pétrolière et gazière dans le golfe du Saint-Laurent, sur la côte Est.

Nos bénévoles ont également exprimé des préoccupations quant au transport maritime au large de Terre-Neuve et au manque de préparation en cas de déversement. Ils ont aussi émis des réserves au sujet du projet d'usine de gaz naturel liquide à

previous Harper government blocked due to the dangers of large tankers travelling between Campobello and Deer Islands.

As a young person, I watched in horror with my peers as the *Exxon Valdez* spill devastated the coastal environment of Prince William Sound. Until the massive BP spill in the Gulf of Mexico, it was this disaster that we turned to and the science that followed it to figure out what the impacts of a similar marine spill in Canada's waters would do to our coastal ecosystems and communities.

According to a *National Geographic* article written on the thirtieth anniversary of the spill, which occurred on March 24, 1989, killer whales and eagle populations still have not recovered from its impacts and oil from the spill remains buried on the beaches — a lasting toxic legacy.

Of course, there have been changes to how ship tankers operate and improvements in safety since the *Exxon Valdez*, but the number of spills and accidents globally and in Canada is not zero.

I can say that spill response is little improved since that day. As you may know from hearing testimony, Transport Canada expects as little recovery of between 10 and 15 per cent of oil spilled in open water.

The reason we advocate for greater protection in the Gulf of St. Lawrence is we understand its ecological, historic and cultural significance. This highly industrialized estuary is home to endangered whales: the blue and North Atlantic right whale. It is no secret that shipping traffic is one of the reasons why the North Atlantic right whale is currently near extinction.

The recent spill of an estimated 250,000 litres from the Husky *SeaRose* platform shows how ill-prepared we are to deal with spills at sea: Not a single drop of the oil spilled in that accident has been recovered.

Spills on the East Coast have shown how difficult it is to clean up oil in northern oceans. Going back to the *Arrow* that went down in 1970, where 10 million litres of oil was spilled, coating 190 miles of coastline. The remaining oil was pumped out of that tanker decades later in 2015.

Downeast, dans le Maine, usine dont l'accès avait été bloqué par le gouvernement Harper en raison des dangers entourant le passage de grands pétroliers entre Campobello et Deer Islands.

Quand nous étions jeunes, mes pairs et moi avons regardé avec horreur le déversement de l'*Exxon Valdez* dévaster l'environnement côtier de la baie Prince William. Avant le déversement massif de BP dans le golfe du Mexique, c'est vers ce déversement désastreux et les constatations scientifiques qui en ont découlé que nous nous tournions pour déterminer les effets qu'un déversement marin similaire dans les eaux canadiennes risquait d'avoir pour nos écosystèmes et nos collectivités côtières.

Selon un article du *National Geographic* publié à l'occasion du 30^e anniversaire du déversement de l'*Exxon Valdez* — qui s'est produit le 24 mars 1989 —, les populations d'épaulards et d'aigles ne se sont pas encore remises des impacts de cette tragédie et les hydrocarbures libérés alors sont toujours incrustés sur les plages. C'est un héritage toxique tenace.

Bien sûr, depuis l'*Exxon Valdez*, des changements ont été apportés à la façon d'exploiter les navires-citernes, et la sécurité a été améliorée. Sauf que le nombre de déversements et d'accidents dans le monde et au Canada n'est pas nul.

Je peux dire que les améliorations apportées aux interventions en cas de déversement ont été assez modestes. Comme vous le savez peut-être grâce aux témoignages que vous avez entendus, Transports Canada s'attend à ce que le taux de récupération des hydrocarbures déversés en eau libre se situe entre 10 et 15 p. 100 seulement.

Si nous préconisons une plus grande protection dans le golfe du Saint-Laurent, c'est parce que nous comprenons l'importance écologique, historique et culturelle de ce cours d'eau. Cet estuaire hautement industrialisé abrite des espèces de baleines qui sont en voie de disparition, notamment le rorqual bleu et la baleine noire de l'Atlantique Nord. Ce n'est un secret pour personne que le trafic maritime est l'une des raisons pour lesquelles la baleine noire de l'Atlantique Nord est actuellement en voie de disparition.

Le récent déversement d'environ 250 000 litres provenant de la plateforme Husky *SeaRose* montre à quel point nous sommes mal préparés pour faire face à des déversements en mer : pas une seule goutte d'huile déversée lors de cet accident n'a été récupérée.

Les déversements sur la côte Est ont montré à quel point il est difficile de nettoyer le pétrole dans les océans du Nord. Souvenez-vous de l'*Arrow*, qui a coulé en 1970, entraînant le déversement de 10 millions de litres de pétrole sur quelque 190 milles de côtes. Le pétrole qui restait dans ce bâtiment a été pompé des décennies plus tard, en 2015.

The *Kurdistan* tanker, which broke in half in the Cabot Strait in 1979, spilling 9.2 million litres of oil that came ashore 12 days later, coated 700 miles of coastline and took six months to clean up. It contaminated commercial fish stocks as well, as fishermen reported seeing lobsters coated in oil.

The *Rio Orinoco* went aground on Anticosti Island in October 1990, spilling 200,000 litres of fuel oil. The cleanup was extremely challenging — and I see a lot of parallels here with northern B.C. — due to the remoteness of Anticosti and winter weather. Five attempts at cleanup efforts in the wintertime were abandoned and had to be continued the following summer.

There are special places that need specific protection from such risks on both of our coasts. The Great Bear Rainforest is such a place. As an East Coast resident, it gives me great hope to know that there are places in Canada like the Great Bear Rainforest. Places where — as the previous witness described — jobs, culture and economy of coastal communities is supported by a healthy marine environment.

The unique ecosystems of the Great Bear Rainforest cannot be separated from the health of the marine environment. Salmon provide food for bears and wolves, and even the trees have marine nutrients from salmon found in their treetops. This is the world's largest remaining intact coastal temperate rainforest. There is truly nowhere else like it on earth. It is a special place, and it deserves special protection.

By passing this bill without amendments, you will be part of a decades-long effort to protect the great bear. If tankers are allowed to transit this region, considered by Environment Canada to be the fourth most dangerous body of water in the world, it is not a question of if an accident will occur, it's a question of when.

In northern B.C. waters there are recorded examples of waves building from 3 metres to 18 metres in just 8 hours. This kind of wave condition, combined with the remote, inaccessible nature of the region, would make an oil spill cleanup effectively impossible.

I've heard some senators say they'd like to see a shipping corridor, a centre lane down the middle of the tanker moratorium region, as a compromise. Spilled oil would not stop at the boundaries of the centre lane proposed. It would spread up and down the coast impacting fisheries, whales, birds and communities. Such a corridor effectively defeats the purpose of this legislation.

Le pétrolier *Kurdistan*, qui s'est brisé en deux dans le détroit de Cabot, en 1979, a laissé s'écouler 9,2 millions de litres de pétrole, qui ont mis 12 jours pour toucher terre. C'est 700 milles de littoral qui ont été salés et il a fallu six mois à nettoyer. Ce désastre a également contaminé les stocks de poissons commerciaux; des pêcheurs ont dit qu'ils avaient vu des homards enrobés d'huile.

Le *Rio Orinoco* est venu s'échouer sur l'île d'Anticosti en octobre 1990, déversant 200 000 litres de mazout. Le nettoyage a été extrêmement difficile — et je vois beaucoup de parallèles avec le Nord de la Colombie-Britannique — en raison de l'éloignement d'Anticosti et du temps hivernal. Cinq tentatives de nettoyage en hiver ont été abandonnées et ont dû être reprises l'été suivant.

Sur nos deux côtes, il y a des endroits spéciaux qui ont besoin d'une protection particulière contre de tels risques. La forêt pluviale de Great Bear est l'un de ceux-là. En tant que résidente de la côte Est, le fait de savoir qu'il existe au Canada des endroits comme la forêt pluviale de Great Bear me donne beaucoup d'espoir. Comme le témoin précédent l'a décrit, ce sont des endroits où les emplois, la culture et l'économie des collectivités côtières dépendent d'un environnement marin sain.

Les écosystèmes uniques de la forêt pluviale de Great Bear ne peuvent être séparés de la santé de l'environnement marin. Le saumon fournit de la nourriture aux ours et aux loups; même les arbres reçoivent du saumon des éléments nutritifs marins, éléments que l'on retrouve à leur cime. Il s'agit de la plus grande forêt pluviale tempérée côtière encore intacte. C'est quelque chose que l'on ne trouve nulle part ailleurs sur Terre. C'est un endroit spécial qui mérite une protection spéciale.

En adoptant ce projet de loi sans amendements, vous participerez à un effort échelonné sur des décennies pour protéger le grand ours. Si les pétroliers sont autorisés à traverser cette région — laquelle est considérée par Environnement Canada comme étant le quatrième plan d'eau le plus dangereux au monde —, la question n'est pas de savoir si un accident va se produire, mais bien quand il va se produire.

Dans les eaux du Nord de la Colombie-Britannique, en l'espace de seulement huit heures, on a enregistré des vagues de 3 à 18 mètres. Ce type de vagues, combiné à l'éloignement et à l'inaccessibilité de la région, rendrait impossible le nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures.

J'ai entendu des sénateurs dire qu'à titre de compromis, ils aimeraient qu'un corridor de navigation soit aménagé au milieu de la région visée par le moratoire sur les pétroliers. Sauf que le pétrole déversé ne s'arrêterait pas aux limites de la voie centrale proposée. Il s'étendrait le long de la côte et aurait des répercussions sur les pêches, les baleines, les oiseaux et les collectivités. Un tel corridor va à l'encontre de l'objectif du projet de loi.

For decades, communities have fought for a conservation-based economy in the Great Bear Rainforest based on sustainable forestry, tourism and fishing. With one spill, these efforts could be wiped out.

Bill C-48 is the result of over four decades of work by communities, First Nations and local industries to protect the great bear. The broad diversity of support for this bill is truly impressive. As a national organization representing members from across this country, we add our voice to this support. We ask you to pass this bill without amendment. Thank you.

The Chair: Thank you.

Senator Simons: Thank you very much to both witnesses for your very passionate and eloquent testimony. Wendell Berry is one of my favourite writers. In a previous life, I got to spend some days with him in Kentucky working on a documentary about his life and works. That was an apt quotation.

Mr. Kariya, when we were in Prince Rupert and Terrace, we heard very eloquently from other First Nations, including the Nisga'a and the elected leadership of the Lax Kw'alaams, that they feel that Bill C-48 infringes on their treaty rights — particularly the Nisga'a, whose treaty was hard-won and hard-fought. They told us that they would like to retain the right to at least consider development of the deepwater port and a pipeline.

How are we to square the interests of some of the more southerly Coastal First Nations, who did indeed speak very eloquently in favour of Bill C-48, with those of the Nisga'a, who spoke equally eloquently in opposition?

Mr. Kariya: Thank you for your question, senator. I, too, was in Terrace and listened carefully to that testimony. I want to be careful in what I say. I am not part of the rights and title holders. I am not Indigenous. I have worked in that area and with the previous presidents of the Nisga'a. If you listen to President Clayton's pleas, it was certainly about speaking against Bill C-48, but equally loud was, "We were not consulted. We are a treaty First Nation. We deserve the right to sit down with Canada." I think that was as strong as any, and the folks I have spoken to there would say that.

I think the other part of it is the Nisga'a are very concerned about their opportunities. This is an area where most nations don't have access to urban land. These are not people like the Musqueam, the Squamish, the Tsleil-Waututh and others. Every

Pendant des décennies, les collectivités ont lutté pour une économie axée sur la conservation dans la forêt pluviale de Great Bear, fondée sur la foresterie, le tourisme et la pêche durables. Avec un seul déversement, ces efforts pourraient être anéantis.

Le projet de loi C-48 est le fruit du travail que déploient depuis plus de quatre décennies les collectivités, les Premières Nations et les industries locales pour protéger le grand ours. La grande diversité de l'appui à ce projet de loi est vraiment impressionnante. En tant qu'organisme national représentant des membres de partout au pays, nous joignons notre voix à cet appui. Nous vous demandons d'adopter ce projet de loi sans amendements. Je vous remercie.

Le président : Je vous remercie.

La sénatrice Simons : Merci beaucoup aux deux témoins pour leurs témoignages passionnés et éloquentes. Wendell Berry est l'un de mes auteurs préférés. Dans une vie antérieure, j'ai pu passer quelques jours avec lui dans le Kentucky à travailler sur un documentaire sur sa vie et son œuvre. C'était une citation pertinente.

Monsieur Kariya, lorsque nous étions à Prince Rupert et à Terrace, nous avons entendu d'autres Premières Nations — y compris les Nisga'as et les dirigeants élus des Lax Kw'alaams — dire avec beaucoup d'éloquence qu'elles estimaient que le projet de loi C-48 portait atteinte à leurs droits issus de traités, et particulièrement les Nisga'as, qui ont obtenu leur traité de haute lutte. Elles nous ont dit qu'elles aimeraient conserver le droit d'être au moins en mesure d'envisager le développement du port en eau profonde et d'un pipeline.

Comment allons-nous concilier les intérêts de certaines des Premières Nations côtières les plus au sud, qui ont effectivement parlé avec beaucoup d'éloquence en faveur du projet de loi C-48, et ceux des Nisga'as qui, avec la même éloquence, se sont prononcés contre?

M. Kariya : Merci de votre question, madame la sénatrice. Moi aussi, j'étais à Terrace et j'ai écouté attentivement ce témoignage. Je tiens à être prudent dans ce que je dis. Je ne fais pas partie des titulaires de droits et de titres. Je ne suis pas autochtone. J'ai travaillé dans ce domaine et avec les anciens présidents des Nisga'as. Si vous écoutez les plaidoyers du président Clayton, il était certainement question de s'opposer au projet de loi C-48, mais on disait tout aussi fort : « Nous n'avons pas été consultés. Nous sommes une Première Nation signataire d'un traité. Nous méritons le droit de nous asseoir avec le Canada. » Je pense que c'était une revendication aussi appuyée que n'importe quelle autre, et les gens à qui j'ai parlé là-bas seraient d'accord avec cela.

Je pense que les Nisga'as accordent aussi beaucoup d'importance aux possibilités qui s'offrent à eux. C'est une région où la plupart des nations autochtones n'ont pas accès aux terres urbaines. Ce n'est pas la même chose que pour les

opportunity needs to be investigated. I want to be careful in saying, yes, there needs to be adequate listening to all sides of this, but I think you heard very strongly from the rights and title holders of the coast, where most of the impact could occur, that this is a no-go.

Again, I want to be careful. I'm not criticizing the Nisga'a. They are on the river and have ocean access, but it's nothing like the folks of the Heiltsuk, Haida and so forth.

Senator Simons: Then a follow-up to Ms. Fitzgerald. When I have been speaking about a corridor, it hasn't been through the middle of the area, which I grant you would be seemingly illogical. But again, the Nisga'a spoke to us about the potential for a corridor far north, right up against the international boundary with Alaska.

Do you see any potential for a compromise there? Or is that equally problematic to you as one through, say, Kitimat or Prince Rupert?

Ms. Fitzgerald: Yes. Excuse me for using the vernacular centre lane terminology. I think just because of the remoteness, uniqueness and the dynamism of the system, from what I'm seeing if you had an accident there, the response would be poor, the oil would spread and, as I said, the ecosystem-wide impacts could be devastating. It would defeat the intent of the bill.

The Chair: How do you know the response would be poor?

Ms. Fitzgerald: From witnessing what's happened on the East Coast, like I say we've just had a massive spill off of an oil rig here. Not a drop was contained. Scientists estimate deaths of seabirds could be in the tens of thousands, maybe more.

If you have the same dynamic system and that remoteness, I think history is teaching us that the ability to respond is poor. Then our own statistics show, even in good conditions, the recovery would be 10 to 15 per cent. If you had a spill, the remaining 90 per cent of that is anticipated to be out in the environment causing damage.

The Chair: The only reason a tanker would come is if there was a pipeline there. If a pipeline came, wouldn't there have to be a full response plan devised and put before all of the authorities that would give permission to the pipeline? Wouldn't

Musqueam, les Squamish, les Tsleil-Waututh et d'autres. Toutes les possibilités doivent être étudiées. J'avance avec précaution lorsque je dis que oui, il faut une écoute adéquate de toutes les parties, mais je pense que les titulaires de droits et de titres de propriété de la côte, où la majorité des répercussions risque de se produire, vous ont dit très fermement qu'ils étaient contre.

Encore une fois, je veux être prudent. Je ne critique pas les Nisga'as. Ils sont sur le fleuve et ils ont accès à l'océan, mais cela n'a rien à voir avec la situation des Heiltsuks, des Haïdas, etc.

La sénatrice Simons : J'ai aussi une question complémentaire qui s'adresse à Mme Fitzgerald. Lorsque je parle d'un corridor, il ne s'agit pas d'un couloir qui passerait par le milieu de la zone, ce qui, je vous l'accorde, serait vraisemblablement illogique. Mais encore une fois, les Nisga'as nous ont parlé de la possibilité d'un corridor qui serait situé loin au nord, tout près de la frontière internationale avec l'Alaska.

Pensez-vous qu'il y a là une possibilité de compromis? Ou est-ce que cela serait aussi problématique pour vous qu'à Kitimat ou à Prince Rupert, par exemple?

Mme Fitzgerald : Oui. Excusez-moi d'utiliser la terminologie vernaculaire de la voie centrale. D'après ce que je peux voir, compte tenu de l'éloignement, du caractère unique et du dynamisme de ce système, je pense que si vous aviez un accident là-bas, la réponse serait médiocre. Le pétrole se répandrait et, comme je l'ai dit, les répercussions sur l'écosystème pourraient être catastrophiques. Cela irait à l'encontre de l'intention du projet de loi.

Le président : Comment savez-vous que la réponse serait médiocre?

Mme Fitzgerald : Je me fie à ce que ce qui s'est passé sur la côte Est. Comme je l'ai dit, nous venons d'avoir un énorme déversement en provenance d'une plateforme pétrolière. Pas une goutte n'a été contenue. Les scientifiques estiment que le nombre d'oiseaux de mer susceptibles de mourir pourrait s'élever à des dizaines de milliers, voire plus.

Si vous vous retrouvez avec le même système dynamique et un tel éloignement, je pense que l'histoire nous enseigne que la capacité de répondre sera faible. Ensuite, nos propres statistiques montrent que, même dans de bonnes conditions, il faut s'attendre à une récupération de l'ordre de 10 à 15 p. 100. En cas de déversement, les 90 p. 100 restants vont vraisemblablement aboutir dans la nature et causer des dommages.

Le président : La seule raison pour laquelle un pétrolier viendrait là, c'est s'il y avait un pipeline. Si un pipeline arrivait jusqu'à cet endroit, n'y aurait-il pas lieu d'élaborer un plan d'intervention exhaustif et de le soumettre à toutes les autorités

they have to do all of that, as they do on the southern coast? There's a pretty darned good response group there.

Ms. Fitzgerald: Yes, the operative word being "if." Right now, this coast is protected, and I think it should remain that way.

No, we've seen reassurances on the East Coast regarding oil-spill response. Like I say, as of last November, I'm not seeing much impact of those promises regarding oil-spill response. As I tried to emphasize in my presentation, this is a unique, remote, dynamic environment. There will be features there. We just saw a barge accident, as you all probably know, and I think the response rate was slow and inadequate. I think history is teaching us that these are high stakes and there are certain areas where you don't roll the dice.

[Translation]

Senator Boisvenu: My thanks to our two guests. My question goes to you, Mr. Kariya. I have heard the detractors and the supporters of Bill C-48 and I completely understand their arguments, their philosophy, because, basically, we are navigating between a philosophic position and a scientific position.

I feel that, in terms of the consequences of Bill C-48, the problem goes far beyond short- or medium-term operations, as you are suggesting. When you listen to people, you hear that this bill is threatening the very harmony that existed for decades, especially in Western Canada, and even in Quebec, in terms of the use of those resources.

In Alberta, Indigenous peoples also would like to invest in the Eagle Spirit project with up to 85 per cent ownership. Their chiefs said that it is a way for them to get out of poverty and their dependence on the federal government. Bill C-48 condemns them to a long-term dependence on funding from federal government programs.

Mr. Trudeau's discourse strikes a relative balance between economic development and environmental needs. This bill would prohibit traffic on almost 90 per cent of the coast, but, if we protected 80 per cent instead of 90 per cent, would that be a good compromise, in your opinion?

[English]

Mr. Kariya: Thank you for your question, senator. My apologies that I do not have the French skills to respond to you in French. I did, once upon a time, achieve a certain level in the

nécessaires pour qu'elles cautionnent le projet? Ne seraient-ils pas tenus de suivre tout ce processus, comme ils le font sur la côte Sud? Ils ont un très bon groupe d'intervention là-bas.

Mme Fitzgerald : Oui, le mot clé étant « si ». À l'heure actuelle, cette côte est protégée, et je pense qu'elle devrait le rester.

Non, sur la côte Est, on nous a donné des confirmations au sujet de l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Comme je l'ai dit, en novembre dernier, j'ai pu constater que l'impact des promesses faites à cet égard était quasi nul. Comme j'ai essayé de le souligner dans mon exposé, il s'agit d'un environnement unique, éloigné et dynamique, d'un milieu qui a ses particularités. Comme vous le savez probablement tous, il vient d'y avoir un accident de chaland là-bas, et je pense que la réponse a été lente et insuffisante. Je crois que l'histoire nous enseigne qu'il s'agit là d'enjeux importants et qu'il y a des domaines où il ne faut pas jouer aux dés.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Merci à nos deux invités. Ma question s'adresse à vous, monsieur Kariya. J'ai écouté les opposants et les défenseurs du projet de loi C-48 et je comprends très bien leurs arguments ou leur philosophie parce que, dans le fond, on navigue entre une position philosophique et une position scientifique.

Je pense que le problème, par rapport aux conséquences du projet de loi C-48, va bien au-delà d'une exploitation à court terme ou à moyen terme, comme vous l'avancez. Lorsqu'on écoute les gens, ce projet de loi menace même l'harmonie qui existait depuis des décennies, surtout dans l'Ouest canadien et même au Québec en ce qui concerne l'utilisation de ces ressources.

Il y a aussi les Autochtones de l'Alberta, qui voulaient investir dans le projet Eagle Spirit et qui auraient été propriétaires à 85 p. 100. Ces chefs disaient que, pour eux, c'était un moyen de sortir de la pauvreté et de la dépendance vis-à-vis le gouvernement fédéral, et le projet de loi C-48 les condamne à long terme à une dépendance au financement des programmes fédéraux.

M. Trudeau a un discours relativement équilibré entre le développement économique et les besoins environnementaux. Ce projet de loi interdira le transbordement sur presque 90 p. 100 de la côte, mais, si on en protégeait 80 p. 100 au lieu de 90 p. 100, est-ce que, selon vous, cela ne serait pas un bon compromis?

[Traduction]

M. Kariya : Merci de votre question, sénateur. Je m'excuse de ne pas maîtriser le français suffisamment pour vous répondre en français. Il était une fois, j'avais atteint un certain niveau dans

public service, but I've been back on the West Coast for 25 years.

Again, I don't want to be overly critical, but you've heard a lot from Eagle Spirit and those who would support it. This is a private business venture, and I give full credit to the people behind that enterprise.

On the other hand, you've heard from the people I work for. You've heard from the rights and title holders, and there's a world of difference between business enterprise and First Nations. First Nations, in particular in British Columbia, that do not have a treaty and have been trying for a long time to square that relationship with the Crown, I think that's an important distinction. There are people who would ask, "Don't we have good people on both sides in terms of First Nation issues?" It's not like that. It's rights and title holders versus a business enterprise.

Are there First Nation leadership and governments along the route that might be in support of Eagle Spirit? Of course there might be. There are folks who would look at jobs and investment possibilities, but I ask you to look at those who have been before you and weigh the difference between the rights and title holders and others.

[Translation]

Senator Boisvenu: I do not want to fall into one camp or the other in what seems to me are basically two irreconcilable positions, as is the case for a lot of environmental matters. As I worked for the ministry of the environment in Quebec for 15 years, I know that, with some issues, the positions are irreconcilable. At that point, compromises have to be sought. That seems to be where we are at the moment.

If we want to bring Indigenous communities on the West coast closer to those in central Canada, rather than setting them further apart, we have to find a compromise between the economic needs of the Indigenous communities in central Canada and the need to protect the environment, so that the communities in the West can live sustainably from the resources in the sea.

My question is quite simple. Currently, this bill will prohibit all oil shipping activities on 90 per cent of the coast. If that was 80 per cent, with very strict criteria for shipping activities in the part that is open, and similarly strict criteria for financial commitments and protection methods in the event of a spill of whatever size, would that not be a way to reach a compromise? I am just asking.

la fonction publique, mais je suis de retour sur la côte Ouest depuis 25 ans.

Encore une fois, je ne veux pas être trop critique, mais vous avez beaucoup entendu parler d'Eagle Spirit et de ceux qui l'appuient. Il s'agit d'une entreprise privée, et j'accorde tout le crédit qui convient aux personnes qui sont à l'origine de ce projet.

D'un autre côté, vous avez entendu ces gens pour qui je travaille. Vous avez entendu parler des titulaires de droits et de titres, et il y a tout un monde de différences entre les entreprises commerciales et les Premières Nations. Il y a ces Premières Nations, en particulier en Colombie-Britannique, qui n'ont pas de traité et qui tentent depuis longtemps de régulariser leurs relations avec la Couronne. Je pense que c'est une distinction importante. Il y a des gens qui se demandent s'il n'y a pas de bonnes personnes des deux côtés en ce qui a trait aux questions touchant les Premières Nations, n'est-ce pas? Ce n'est pas comme cela que les choses fonctionnent. Il y a les titulaires de droits et de titres d'un côté, et de l'autre, une entreprise commerciale.

Y a-t-il des dirigeants et des gouvernements des Premières Nations le long du trajet qui pourraient appuyer Eagle Spirit? Bien sûr qu'il peut y en avoir. Il y a des gens qui pensent aux emplois et aux possibilités d'investissement, mais je vous demande d'examiner ceux qui vous ont précédés et de considérer la différence qu'il peut y avoir entre les titulaires de droits et de titres et les autres.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Je ne voudrais pas tomber dans un camp ou dans l'autre vis-à-vis ce qui me semble être, en quelque sorte, des positions irréconciliables, comme c'est le cas pour beaucoup de dossiers touchant à l'environnement. Comme j'ai travaillé au ministère de l'Environnement du Québec pendant 15 ans, je sais qu'il y a des dossiers dans lesquels, à un moment donné, il y a des positions qui sont irréconciliables, et il faut alors chercher un compromis. Cela me semble être le cas actuellement.

Si on veut réconcilier les communautés autochtones de la côte Ouest avec celles du Centre du Canada plutôt que les diviser, il faut trouver un compromis entre les besoins économiques des communautés autochtones du Centre du Canada et les besoins de protection de l'environnement, pour que les communautés de l'Ouest puissent vivre durablement des ressources de la mer.

Ma question est assez simple : à l'heure actuelle, ce projet de loi interdira, sur 90 p. 100 de la côte, toute activité de transbordement de pétrole. Si on prévoyait protéger 80 p. 100 de la côte, avec des critères très sévères pour les activités de transbordement dans la partie ouverte et des critères aussi sévères en termes d'engagements financiers et de moyens de protection s'il se produit un déversement, si grand soit-il, n'y

[English]

Mr. Kariya: In terms of percentages, I'm not sure if that's the right way to go about it. Despite the work that we do at Coastal First Nations, we have no assurance that the work we do in terms of protecting the environment whether against this concern with heavy oils or forestry or others or bug infestation, there is no 100 per cent. What you do is try your best, if you will. I'm nervous about trading off a nominal 70, 80, when that kind of metric doesn't exist in nature.

In terms of compromise, I say this representing the First Nations that I work for: they have been the ones compromising. This promise was made to them and they are saying, "Government of Canada, honour the promise you have made." We are the ones who have lost our fishery, our forestry. I remember the MacMillan Bloedel slogan was Forests for Today and for Tomorrow. It was supposed to be under the principles of maximum sustainable yield. What did that bring? Fisheries was supposed to be under MSY principles. What did that bring?

Again, it is not to be overly critical of the governments I have served, but those were under principles that were, "Trust us. We have your best interests. This will be delivered for you and you will do well." If I look at oil and gas, I used to work for the Department of Indian Affairs, and Oil and Gas Canada was part of my responsibility once upon a time. It did not perform very well. So to be told, "Let's find balance and do it for the benefit of all," I'm not sure if that's a sustainable way to go about this, but I do know the folks I work for are saying, "Canada, honour your commitments to us."

Senator Miville-Dechêne: Some of what I was going to ask has been addressed, but I will push a little further.

We've heard from many First Nations in Edmonton and Regina who said that, from their point of view, it's also a question of reconciliation to have a way of living. In their case they have no fisheries. They don't have the same resources as they want, and what they want to do is either build a pipeline or benefit from the oil industry.

It puts us in quite a difficult situation. I'd like you to address that specifically, this need to get out of poverty and their claim

aurait-il pas moyen de trouver un compromis? Je me pose la question.

[Traduction]

M. Kariya : Je ne suis pas certain que l'évocation de pourcentages est la bonne façon de procéder. Malgré le travail que nous accomplissons auprès des Premières Nations côtières, nous n'avons aucune assurance que ce que nous mettons en œuvre pour protéger l'environnement — que ce soit contre le pétrole lourd, l'exploitation forestière ou d'autres produits, ou l'infestation d'insectes — a tout le rendement escompté. Autrement dit, ce que nous faisons, c'est de faire de notre mieux. Je suis frileux à l'idée de recourir à une valeur nominale — fût-elle de 70 ou 80 —, alors que ce genre de mesure n'existe pas dans la nature.

Pour ce qui est du compromis, au nom des Premières Nations pour lesquelles je travaille, voici ce que je dis : ce sont elles qui ont fait des compromis. Cette promesse leur a été faite et ils disent : « Gouvernement du Canada, honore ta promesse. » C'est nous qui avons perdu nos pêcheries, nos forêts. Je me souviens que le slogan de la société MacMillan Bloedel était « Des forêts pour aujourd'hui et pour demain ». Elle était censée respecter les principes du rendement équilibré durable. Qu'en a-t-on retiré? La pêche était censée être régie par les principes du rendement équilibré maximal. Qu'en a-t-on retiré?

Encore une fois, il ne s'agit pas de critiquer à outrance les gouvernements pour lesquels j'ai travaillé, mais leurs principes par défaut étaient les suivants : « Faites-nous confiance. Vos intérêts supérieurs nous tiennent à cœur. Ceci sera fait pour vous et vous allez en profiter. » En ce qui concerne le pétrole et le gaz, j'ai travaillé pour le ministère des Affaires indiennes, et Pétrole et gaz des Indiens du Canada faisait autrefois partie de mes responsabilités. Cela n'a pas très bien fonctionné. Alors, qu'on dise « essayons de trouver un équilibre qui profitera à tous », je ne sais pas si c'est une façon viable de procéder. Ce que je sais, c'est que les gens pour qui je travaille disent : « Canada, honore tes engagements envers nous ».

La sénatrice Miville-Dechêne : Certaines des questions que j'allais poser ont déjà été abordées, mais je vais les approfondir un peu.

À Edmonton et Regina, nous avons entendu un grand nombre de Premières Nations dire qu'à leur avis, l'accès à un gagne-pain est aussi une question de réconciliation. Les membres de ces Premières Nations ne pratiquent pas la pêche et ne disposent pas des mêmes ressources qu'ils aimeraient avoir et ce qu'ils souhaitent faire, c'est construire un pipeline ou bénéficier de l'industrie pétrolière.

Cela nous place dans une situation plutôt difficile. J'aimerais donc que vous abordiez cette question particulière, ce besoin

that they cannot do otherwise because what they have available is the oil industry.

Mr. Kariya: Thank you. Again, with all due respect to First Nations throughout different parts of Canada, I speak for those I work for on the coast. Reconciliation is an important subject. The vision I've mentioned in my remarks at fisheries is job one: We are going to recover the fisheries as best we can. They will never be what they were again but from that will come the access to food, social and ceremonial fishing. From that will come a fishery in terms of commercial access. First Nations dominated the fishery on the north and central coast once upon a time not that long ago. In the 1940s, 1950s and 1960s, they were the dominant players. They are not anymore. We hope to recover what we can there.

For these in the interior who are saying to you that they need a pipeline, that that's the way for them to go, I don't dismiss that. I think the greatness of Canada is that we can have different views and accommodate them. I think there is a role for adjustment and such through the Government of Canada if there is dislocation, be it in any sector or industry. I very much believe there is a role for government in that, but that doesn't mean that you find a middle that satisfies none. I think that would be the wrong way to look at this.

When you think about bigger issues, and I really didn't come here to speak about the climate considerations. One has to look beyond, as I say, the shorter term, 15 or 20 years, because what comes after the pipeline? How long will that industry go?

I've had experience through my work as a federal public servant, and I have to ask the question: Why are Indian reserves so co-located and associated with some of the most toxic waste sites in Canada? Why are Indian reserves in Canada so co-located with military sites in Canada? Cold Lake, the Tsilhqot'in gunnery reserve. There is a reason for that.

When we appeal to people and say, "Find the balance and let's accommodate the pipelines," I have to ask the question: in 15 or 20 years what comes after the pipeline? What I say to industry in our area is, "Let's think about renewable energy, electricity, for example." It's a dialogue that we have with mining and LNG. If you have the foresight to look beyond when the mine will end

d'échapper à la pauvreté et le fait qu'ils affirment ne pas être en mesure de faire autrement parce que tout ce qu'ils ont à leur disposition est l'industrie pétrolière.

M. Kariya : Merci. Je précise une fois de plus qu'avec tout le respect que je dois aux Premières Nations des différentes régions du Canada, je parle au nom de celles pour lesquelles je travaille et qui sont établies sur la côte. La réconciliation est un sujet important. La vision que j'ai mentionnée au cours de mes observations au sujet des pêches est notre priorité. Nous allons récupérer les pêches autant que faire se peut. Elles ne redeviendront jamais ce qu'elles ont été, mais, grâce à elles, nous aurons accès à de la nourriture et à des pêches sociales et cérémonielles. Cela nous permettra aussi d'avoir accès à des pêches commerciales. Il n'y a pas si longtemps, les Premières Nations dominaient le secteur des pêches des côtes nord et centrale. Dans les années 1940, 1950 et 1960, les Autochtones étaient les principaux acteurs de ce secteur. Ce n'est plus le cas, mais nous espérons récupérer ce qui peut l'être.

En ce qui concerne les Autochtones de l'intérieur du pays qui vous disent qu'ils ont besoin d'un pipeline, que c'est le moyen pour eux de s'en sortir, je ne réfute pas leurs assertions. Je pense que ce qui est merveilleux au Canada, c'est le fait que nous puissions avoir des points de vue différents et nous en accommoder. Je crois que le gouvernement du Canada a un rôle à jouer en matière de rajustement lorsque des perturbations surviennent dans une industrie ou un secteur, quel qu'il soit. Je suis convaincu que le gouvernement a un rôle à jouer à cet égard, mais cela ne veut pas dire qu'il doit trouver un juste milieu qui ne satisfait personne. Je pense que ce serait la mauvaise façon d'envisager ce rôle.

Je ne suis vraiment pas venu ici pour parler de considérations climatiques, mais lorsque l'on songe aux enjeux les plus importants, on doit, comme je l'ai indiqué, regarder plus loin que le court terme, que les 15 ou 20 prochaines années, parce qu'il faut s'interroger sur ce qui adviendra après la construction du pipeline. Pendant combien de temps cette industrie exercera-t-elle ses activités?

Mon travail à titre de fonctionnaire fédéral m'a permis d'acquérir de l'expérience à cet égard, et je me dois de poser la question suivante : pourquoi les réserves indiennes sont-elles situées aussi près de quelques-uns des sites les plus toxiques du Canada, et pourquoi sont-elles associées à ces sites? Pourquoi les réserves indiennes sont-elles situées aussi près de sites militaires canadiens? La réserve de Cold Lake, le champ de tir sur la réserve des Tsilhqot'in. Il y a une raison à cela.

Lorsque nous exhortons les gens à trouver un juste équilibre en vue de permettre la construction de pipelines, je dois poser la question suivante : qu'advient-il dans les 15 ou 20 années qui suivront la construction du pipeline? Ce que je dis à l'industrie de notre région, c'est que nous devrions penser à l'énergie renouvelable, à l'électricité, par exemple. C'est une

and you have renewable power on site, maybe then another industry can come in and set up. Maybe you can have that data centre or whatever.

The modus operandi of mining, to be critical of mining, is that we have a string of mines with acid rock drainage across the North because what would they do? They would declare bankruptcy, and they would leave the public with the cleanup afterwards. That's not across the board, but we have too many examples of that. Where are they situated? They are situated in traditional territories of First Nations.

I fear that, if balance is being sought, let's give this opportunity, sure, but let's look beyond 15 or 20 years.

Senator MacDonald: Thank you to both the witnesses. I have a question for both of you. We had a previous witness here talking about the amount of American money that is pouring into environmental organizations and different groups that are pushing back against development. The West Coast First Nations have received over \$25 million from Tides Foundation and other organizations, so I guess that's helping to pay your salary and the same with our other friends on the East Coast who are backed up by Tides.

I'll go first to the Sierra Club. We have met Ms. Fitzgerald before. You speak to the *Arrow* and the *Kurdistan*. I remember both of them very well. You may find this somewhat surprising, but to a certain extent I'm with you on taking heavy oil out of the interior waterways of the East Coast of Canada. I don't see any reason why we should be tankering oil into our waters when we have other means of getting it. Right now these refineries in Quebec and New Brunswick are fed mostly by ships, pipelines or train.

Now, the ones in Quebec, we saw what happened in Lac-Mégantic when this highly volatile oil came up from North Dakota, and it was a disaster. On the other hand, we have seen Line 9 reversed, and instead of 12 per cent of the oil going to Quebec from the West it's now almost 50 per cent. One way to get the heavy oil out of the Gulf of St. Lawrence would be to bring the oil from the west Canada the way they are doing it now.

conversation que nous avons avec l'industrie minière et l'industrie du gaz naturel liquéfié. Si vous avez la prévoyance d'envisager ce qui se passera lorsque l'exploitation minière prendra fin et que vous disposez d'énergie renouvelable sur place, il se pourrait qu'une autre industrie vienne s'installer dans votre région. Vous pourriez accueillir un centre de données ou une autre industrie quelconque.

Pour critiquer l'industrie minière, parlons de son mode de fonctionnement. Pourquoi y a-t-il dans le Nord un chapelet de mines ayant recours au drainage rocheux acide? Parce qu'elles peuvent déclarer faillite et laisser le public nettoyer les dégâts. Ce n'est pas le cas de toutes les sociétés minières, mais il y a beaucoup trop d'exemples de ce genre. Et où ces sociétés sont-elles établies? Elles sont établies sur les territoires traditionnels des Premières Nations.

Je crains ce qui arrivera si nous cherchons à trouver un juste équilibre. Bien sûr, donnons la chance à des projets de voir le jour, mais envisageons ce qui se produira après 15 ou 20 ans.

Le sénateur MacDonald : Je tiens à remercier nos deux témoins. J'ai une question à vous poser à tous les deux. Précédemment, nous avons entendu un témoin parler des sommes que les Américains investissent dans des organisations environnementales et différents groupes qui s'élèvent contre le développement. Les Premières Nations de la côte Ouest ont reçu plus de 25 millions de dollars de la Tides Foundation et d'autres organisations. Alors, je suppose que cet argent contribue à payer votre salaire et celui de vos autres collègues de la côte Est qui sont également appuyés par la Tides Foundation.

Je vais interroger d'abord la représentante de la Fondation Sierra Club. Nous avons rencontré Mme Fitzgerald auparavant. Vous avez parlé des pétroliers *Arrow* et *Kurdistan*. Je me souviens très bien de ces deux incidents. Vous allez peut-être trouver cela légèrement étonnant, mais je partage votre avis dans une certaine mesure en ce qui concerne l'idée de préserver les voies navigables intérieures de la côte Est du Canada du transport de pétrole lourd. Je ne vois aucune raison de transporter le pétrole par voie maritime alors que nous disposons d'autres moyens d'obtenir ce pétrole. À l'heure actuelle, les raffineries du Québec et du Nouveau-Brunswick sont alimentées principalement par des navires, des pipelines ou des trains.

Toutefois, nous avons vu ce qui s'est produit à Lac-Mégantic lorsque le pétrole très volatile du Dakota du Nord a été transporté vers les raffineries du Québec. Une catastrophe est survenue. Par contre, nous avons vu le sens de l'écoulement de la canalisation 9 être inversé, et il s'ensuit que près de 50 p. 100 du pétrole livré au Québec provient maintenant de l'Ouest canadien, au lieu de 12 p. 100. L'une des façons de retirer le pétrole lourd du golfe du Saint-Laurent consisterait à acheminer le pétrole de l'Ouest canadien de la façon dont il est transporté en ce moment.

Would you not agree with me that one of the best ways of getting oil out of the Gulf of St. Lawrence and feeding the refineries in Quebec is to bring western oil by pipeline? That solves the problem.

Ms. Fitzgerald: Yes, like my colleagues say, the middle that satisfies none.

As you know, there is an imperative now to deal with the climate crisis, so that kind of investment, which would be decades long, would be a poor investment for everyone.

Senator MacDonald: With respect, I'm not talking about the climate crisis. I'm talking about refineries in Quebec that require so much oil a day, and right now the oil is coming in from all over the world through Nova Scotia waters to feed refinery stock in Quebec.

You need oil for them. Do you want to bring it in by train from North Dakota — you saw what happened — or do you want to bring it in from Western Canada, where it has tripled in the last few years to 50 per cent of it now, and nobody knows the difference? Nobody in Quebec notices the difference.

Ms. Fitzgerald: Yes. I think the crux of the issue for me is will we seek to deepen that investment?

It is unfortunate, I will say as a Canadian, that we did not invest more in refining and value added, and we are here today at a time of crisis. It's a crisis in Alberta. I respect those people who are suffering. There's also a global climate crisis —

Senator MacDonald: With all due respect, you haven't answered the question.

Ms. Fitzgerald: — and for our senior leaders not to be creating the political will for what's needed to deal with that crisis is a shame. I think seeking those solutions, there is a joke on the Internet: What do you call a solar energy spill? A sunny day.

There are solutions. They are going to create jobs. They are creating jobs now, and they will create more. That's the direction we need to be steering in, and not looking to the past. These are former mistakes we've made, for sure.

Ne conviendriez-vous pas que l'un des meilleurs moyens d'éliminer le transport du pétrole dans le golfe du Saint-Laurent et d'alimenter les raffineries du Québec serait d'acheminer par pipeline du pétrole de l'Ouest canadien? Cela résoudrait le problème.

Mme Fitzgerald : Oui, comme mes collègues l'ont indiqué, c'est le juste milieu qui ne satisfait personne.

Comme vous le savez, il est maintenant impératif que nous gérions la crise climatique. Par conséquent, ce genre d'investissement, qui se poursuivrait pendant des décennies, serait un mauvais investissement pour tous les Canadiens.

Le sénateur MacDonald : Avec tout le respect que je vous dois, je ne parle pas en ce moment de la crise climatique. Je parle des raffineries du Québec qui ont besoin de recevoir quotidiennement une importante quantité de pétrole et, en ce moment, ce pétrole provient des quatre coins de la planète et traverse les eaux de la Nouvelle-Écosse afin d'alimenter les stocks des raffineries du Québec.

Vous avez besoin de pétrole pour les alimenter. Souhaitez-vous le transporter par voie ferroviaire du Dakota du Nord, alors que vous avez vu ce qui s'est produit, ou souhaitez-vous l'acheminer de l'Ouest canadien, dont la contribution a triplé au cours des dernières années jusqu'à atteindre 50 p. 100 des stocks, sans que personne ne le remarque? Personne au Québec ne le remarque.

Mme Fitzgerald : Oui. Selon moi, le cœur du problème est la question de savoir si nous allons chercher à élargir cet investissement.

En tant que Canadienne, je dirais qu'il est dommage que nous n'ayons pas investi davantage dans le raffinage du pétrole et les produits à valeur ajoutée, et que nous soyons maintenant dans une situation de crise. L'Alberta est dans une situation de crise. Je respecte le fait que ces gens vivent des moments difficiles, mais nous vivons aussi une crise climatique mondiale...

Le sénateur MacDonald : Avec tout le respect que je vous dois, je précise que vous n'avez pas répondu à ma question.

Mme Fitzgerald : ... et il est honteux que nos hauts dirigeants n'engendrent pas la volonté politique nécessaire pour gérer cette crise. Je pense que, dans notre quête de solutions, nous devrions tenir compte d'une blague qui circule sur Internet : comment appelle-t-on un déversement d'énergie solaire? Une journée ensoleillée.

Des solutions existent, et elles créeront des emplois. Elles le font déjà, mais elles en créeront encore plus. Voilà la direction dans laquelle nous devons nous engager, au lieu de regarder vers le passé. Il ne fait aucun doute que ce sont là des erreurs que nous avons commises dans le passé.

We're going to transition our economies, and we're going to —

Senator MacDonald: With respect, operating and people working today in refineries in Quebec is not something in the past. It's going on today. That's produced every day so the province can function. If you shut down the refineries tomorrow, the province would stop functioning. It has to have petroleum.

Ms. Fitzgerald: Yes, but what you're suggesting is a greater — if I'm understanding your question — investment in infrastructure and change. I would prefer, given what we are facing, that that investment go elsewhere to serve all the concerns that you raise, as well as the concern I think we all have, which is the climate crisis.

The Chair: Mr. Kariya, did you wish to add to that? I don't know if there is much you can add, but you go ahead and try.

Mr. Kariya: On the first part of the senator's comment about the \$25 million from U.S. foundations, I'd like to respond to that.

Yes, we have partnerships, and we receive funds from U.S. foundations. Before my time there used to be a tripartite initiative called the Pacific North Coast Integrated Management Area, or PNCIMA. It's an integrated marine planning initiative. The federal government pulled out of that under the previous government and left the two other partners high and dry, and that's when the increased commitment from the foundations came about from the private sector.

Could I say what we've done with some of that money? I mentioned in my remarks that we have something called the Coast Tracker. We have the most integrative tool. Our guardians are out on the water with an iPad-based tool, and they track grizzly bears, recreational fishers, salinity and what's going on with the water. They are climate monitors.

What we are offering British Columbia and Canada is to contract with us. These are where careers will come from. Let's monitor what's going on in the environment.

When I was first introduced to it, it was an amazing test. I had a guardian from one of the communities say, "Paul, how many times do you think DFO was out here last year or the conservation people from Victoria?" I knew the answer. It was one or two patrols, and you could see it on the map trace.

Nous allons convertir nos économies, et nous allons...

Le sénateur MacDonald : Avec tout le respect que je vous dois, je vous rappelle que les activités exercées dans les raffineries du Québec et les gens qui y travaillent ne sont pas des choses du passé. Ces activités se déroulent en ce moment. Les raffineries produisent quotidiennement afin que la province puisse fonctionner. Si vous fermez les portes de ces raffineries demain matin, la province cesserait de fonctionner. Elle a besoin de produits du pétrole.

Mme Fitzgerald : Oui, mais, si je comprends bien votre question, vous suggérez d'accroître notre investissement dans ces infrastructures et dans leurs modifications. Compte tenu de la situation à laquelle nous faisons face, je préférerais que nous investissions ailleurs afin de répondre à toutes les préoccupations que vous avez soulevées, ainsi qu'à la préoccupation que nous avons tous, je crois, c'est-à-dire la crise climatique.

Le président : Monsieur Kariya, souhaitez-vous ajouter quelque chose à cela? Je ne sais pas s'il y a grand-chose que vous pourriez ajouter à cela, mais vous pouvez prendre la parole et tenter de le faire.

M. Kariya : J'aimerais répondre à la première partie des commentaires du sénateur à propos de la contribution de 25 millions de dollars apportée par des fondations américaines.

Oui, nous avons établi des partenariats, et nous recevons des fonds de la part de fondations américaines. Avant mon arrivée, une initiative tripartite appelée la Zone de gestion intégrée de la côte Nord du Pacifique, ou ZGICNP, avait été entreprise. Il s'agissait d'une initiative intégrée de planification des ressources marines, mais l'ancien gouvernement fédéral s'est retiré et a laissé en plan les deux autres partenaires. C'est à ce moment-là que la contribution du secteur privé a augmenté sous forme d'un engagement accru de la part des fondations.

Pourrais-je vous dire comment nous avons utilisé une partie de cet argent? J'ai mentionné au cours de mes observations que nous avons recours à un outil d'intégration des plus élaborés qui s'appelle le Coast Tracker. Nos gardiens travaillent en mer avec un outil sur iPad, et ils suivent les grizzlis, les pêcheurs sportifs, ainsi que la salinité et l'évolution de l'eau. Ce sont des surveillants du climat.

Nous offrons à la Colombie-Britannique et au Canada la possibilité de sous-traiter ce travail auprès de nous. Voilà d'où proviendront les carrières. Surveillons ce qui se passe dans l'environnement.

Lorsqu'on m'a présenté l'outil pour la première fois, j'ai passé un incroyable examen. L'un des gardiens de l'une des collectivités m'a dit : « Monsieur Kariya, combien de fois croyez-vous que le MPO ou les responsables de la conservation de Victoria sont venus ici l'année dernière? » Je connaissais la

They said, “How often do you think we were out, and what we were collecting?” and you see this array of lines go. They are out there constantly. That’s a dataset that can be used over time. No one disputes this from either government. They don’t have the resources to be out there.

The \$25 million, a good chunk of that comes from groups like the Gordon and Betty Moore Foundation. As you know, Gordon Moore was a co-founder of Intel. The technology in the Coast Tracker is innovative, world class, and that’s what our nations are doing with a good chunk of investment.

Has there been money received for an anti-oil campaign? I believe there was money received for the anti-Enbridge campaign, but not very much though. Nothing like the \$25 million that we have received from those foundations.

Senator Galvez: To any of you: Recently an international report was released saying that we are facing the sixth mass species extinction. I think a lot of people don’t understand why we need to protect areas and why biologists are calling it the sixth mass species extinction.

Because we live in Canada and see a lot of green and wildlife, we think that we have a lot. But I know that we are behind, because Canada’s international engagement is to protect 17 per cent of wildlife in areas.

Could you please comment on how important biodiversity is and protecting biodiversity and wildlife?

Ms. Fitzgerald: That report was shattering, although maybe not surprising. It emphasized the impacts on human economies and cultures, which I think was deliberate, so that it was a wake-up call.

This fabric of life that we rely on, everything from bees to salmon, all of that system is what makes our quality of life better but actually sustains us as well. It helps purify the water and creates food resources for us to rely on. That whole fabric of life is being torn.

réponse à cette question. Ils avaient effectué une ou deux patrouilles, et on pouvait voir leurs déplacements sur la carte.

Puis, ils m’ont dit : « Combien de fois pensez-vous que nous sommes sortis en mer et que nous avons recueilli des données? » Et, l’on pouvait voir sur la carte une foule de lignes. Ils sont constamment sur l’eau. Leur ensemble de données pourra être utilisé avec le temps. Ni l’un ni l’autre des gouvernements ne conteste cela, car ils ne disposent pas des ressources nécessaires pour assurer une telle présence.

Un important pourcentage des 25 millions de dollars provient de groupes comme la Gordon and Betty Moore Foundation. Comme vous le savez, Gordon Moore était le cofondateur d’Intel. La technologie du Coast Tracker est novatrice et de calibre mondial, et c’est ce à quoi nos nations ont consacré une grande partie de l’investissement.

Avons-nous reçu de l’argent d’une campagne contre l’industrie pétrolière? Je crois que nous avons reçu des fonds d’une campagne contre Enbridge, mais cette somme n’était pas substantielle et ne ressemblait en rien aux 25 millions de dollars que nous avons reçus de ces fondations.

La sénatrice Galvez : J’adresse ma question à n’importe lequel d’entre vous. Dernièrement, un rapport international a été publié qui indiquait que nous faisons face à la sixième extinction massive des espèces. Je crois que bon nombre de gens ne comprennent pas pourquoi nous devons protéger des aires et pourquoi les biologistes qualifient cette période de sixième extinction massive des espèces.

Parce que nous vivons au Canada et que nous apercevons une flore et une faune abondantes, nous pensons que nous possédons de nombreuses espèces. Mais je sais que nous accusons du retard, parce que le Canada s’est engagé à l’échelle internationale à protéger 17 p. 100 des animaux sauvages dans les régions.

Pourriez-vous, s’il vous plaît, formuler des observations à propos de l’importance que revêt la protection de la faune et de sa biodiversité?

Mme Fitzgerald : Ce rapport était accablant, même s’il n’était peut-être pas étonnant. Il faisait ressortir les répercussions que cette extinction aura sur les économies et les cultures humaines, ce qui, selon moi, était délibéré. Il s’agissait donc d’un signal d’alarme.

Ce tissu de la vie sur lequel nous comptons, qui va des abeilles au saumon, est un système qui améliore notre qualité de vie, mais qui assure également notre subsistance. Il contribue à purifier l’eau et à créer des ressources alimentaires dont nous pouvons dépendre. Nous sommes en train de déchirer ce tissu.

I think the Great Bear Rainforest is a globally significant example where we are trying to do the right thing. It has been attempted for decades.

To touch on the U.S. funding, Sierra Club Canada is not actually the recipient of large amounts of U.S. funding at the Canada foundation.

This is a globally significant ecosystem. It has garnered the attention of global philanthropy. Species that exist there cross borders. There are reasons why it is garnering this attention. It is not a bad thing that it's attracting global attention. We are protecting a globally significant ecosystem in Canada, faced with the report you mentioned, senator.

Mr. Kariya: I can't add to that. It's as important as that.

Senator Gagné: I'd like your view on the movement of large quantities of LNG or refined petroleum products on the north coast of B.C. and if that is a concern for you or the groups that you represent?

Mr. Kariya: It's a timely issue, and one that I'm struggling with as an adviser to the Coastal First Nations.

I don't have a problem in saying that not all of our nations are on board with LNG. I'll use rough numbers: Half of them are interested. The distinction they make is because, in the environment, it's not a heavy oil. It dissipates.

Are they concerned about marine traffic? Absolutely. Some of them are against it because of the shipping concerns.

There are others, however, who have signed options agreements with the LNG players out of the need for opportunity. The challenge they have given like me in the Coastal First Nations is, "Do this in a sensitive way that keeps us together, as nations working together. If indeed this is the safest of the petroleum products we can do in a transition manner, show us the plan."

Recently, I met with Shell and LNG Canada, and they have risen to the challenge — credit to them — on water use, on fracking, on certification in the marketplace, that this will displace coal and oil, that it truly can be the cleanest LNG in Canada. Then 30 years hence, what happens? Shell has indicated

Je pense que la forêt pluviale Great Bear est un exemple important à l'échelle mondiale des mesures que nous tentons de prendre pour faire ce qui s'impose. Nous tentons depuis des dizaines d'années de protéger cet environnement.

Pour aborder la question du financement américain, je tiens à préciser qu'en fait, la Fondation Sierra Club Canada ne reçoit pas d'importantes sommes des États-Unis.

Cette forêt pluviale est un écosystème d'importance mondiale. Elle a attiré l'attention des organismes philanthropiques mondiaux, car les espèces qui existent dans cette forêt traversent les frontières. C'est avec raison qu'elle a attiré cette attention, et ce n'est pas une mauvaise chose. Madame la sénatrice, compte tenu du rapport que vous avez mentionné, nous protégeons un écosystème canadien d'importance mondiale.

M. Kariya : Je peux ajouter un commentaire à ces propos, en soutenant que cette protection importe à ce point.

La sénatrice Gagné : J'aimerais connaître votre point de vue sur la circulation de grandes quantités de gaz naturel liquéfié ou de produits pétroliers raffinés le long de la côte Nord de la Colombie-Britannique, et j'aimerais savoir si cela vous préoccupe ou préoccupe les groupes que vous représentez.

M. Kariya : C'est une question opportune à laquelle il m'est difficile de répondre en tant que conseiller des Premières Nations côtières.

Je n'ai pas de mal à admettre que toutes nos nations n'appuient pas l'industrie du gaz naturel liquéfié. Je vais vous citer des chiffres approximatifs. La moitié d'entre elles s'intéresse à cette industrie. Elles font une distinction parce que, sur le plan environnemental, il ne s'agit pas d'un pétrole lourd. Le gaz naturel liquéfié se dissipe.

Ces nations sont-elles préoccupées par le trafic maritime? Absolument. Certaines d'entre elles s'opposent à cette industrie en raison de préoccupations liées au transport maritime.

Cependant, d'autres nations ont signé des conventions d'achat d'actions avec les promoteurs de l'industrie du gaz naturel liquéfié par besoin de trouver des débouchés pour leurs membres. Le défi que les Premières Nations côtières leur demandent de relever, comme elles m'ont demandé de le relever, c'est d'exercer leurs activités d'une façon raisonnable qui permet aux nations de travailler ensemble et de demeurer unies. Elles ont demandé aux promoteurs de leur montrer leur plan et, s'il s'agit effectivement des produits pétroliers les plus sécuritaires, elles sont disposées à procéder d'une façon progressive.

Dernièrement, j'ai rencontré Shell et LNG Canada, et ces entreprises ont relevé le défi, ce qui est tout à leur honneur. Elles ont exposé leur plan en matière d'utilisation de l'eau, de fracturation, d'homologation sur le marché et de remplacement du charbon et du pétrole. Elles ont garanti que cela pourrait

to us that they will be an energy company without petroleum products in the future.

Those topics interest our nations, but it's not an easy subject at all, and I don't have a quick solution on it. It is very different than Bill C-48. Bill C-48 they line up against solidly.

Ms. Fitzgerald: Briefly, in solidarity with Sierra Club B.C., we oppose the LNG project. Your question touches on the fact that this bill is actually a compromise already, and we would recommend the bill include different fuel types as well. It's for climate considerations and also for coastal safety considerations.

Senator McCoy: In the interest of time, my question is for Mr. Kariya, but thank you both for being here and, as my colleague from Alberta said, for your passionate presentation.

I'm thinking of the proposal that the Heiltsuk First Nation has on its website and has shared with us for an Indigenous marine response centre. I think it is one of two that are needed in the North. This would be on the central coast, but we probably need one in the North as well. When the chief was here, she said that they have had inadequate response from the governments, plural, which I take to be the federal and the B.C. provincial governments. Could you give us the status of that proposal?

Mr. Kariya: I probably don't have the latest information; that would be Heiltsuk business with both governments. I can say that marine response throughout the coast of British Columbia is not what it should be. Hence we, as Coastal First Nations and other First Nations, have entered into a reconciliation protocol with Canada that we are trying to draw British Columbia into as well, to address things like vessel management and marine safety.

It would be a framework out of which a full reconciliation agreement would be struck. It's slow, bureaucratic and frustrating, but we have to get there. It is not even dealing with the possibility of anything as threatening as supertankers; it is just dealing with traffic today. You will note that case after case was mentioned from our leadership about incidents that have occurred. Even throughout the coast, if you think further down to where I grew up on the west coast of Vancouver Island, who

vraiment être le gaz naturel liquéfié le plus propre du Canada. Toutefois, que se passera-t-il dans 30 ans? Shell nous a indiqué que, dans les années à venir, elle deviendrait une entreprise énergétique exempte de produits pétroliers.

Ces sujets intéressent nos nations, mais ce ne sont pas des sujets faciles à aborder, et je n'ai pas de solutions rapides à proposer à cet égard. Cet enjeu est très différent du projet de loi C-48, car les Premières Nations s'entendent pour dire qu'elles sont fermement opposées à ce projet de loi.

Mme Fitzgerald : Je serai brève. Par solidarité à l'égard du Sierra Club B.C., nous nous opposons au projet de gaz naturel liquéfié. Votre question porte sur le fait que ce projet de loi est, en réalité, déjà un compromis, et nous recommandons qu'il englobe aussi différents types de carburant. C'est pour tenir compte des questions climatiques et des questions de sécurité côtière.

La sénatrice McCoy : Comme le temps presse, ma question s'adresse à M. Kariya, mais merci à vous deux pour votre présence et, comme l'a dit ma collègue de l'Alberta, pour votre exposé passionné.

Je pense à la proposition de centre d'intervention maritime autochtone que la nation Heiltsuk a faite sur son site web et dont elle nous a fait part. Je pense que c'est un des deux centres dont on a besoin dans le Nord. Il se trouverait sur la côte centrale, mais nous avons probablement aussi besoin d'en avoir un dans le Nord. Lorsque la chef était ici, elle a dit que les interventions des gouvernements n'avaient pas été adéquates — j'en déduis qu'elle parlait du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial de la Colombie-Britannique. Pourriez-vous nous dire où en est cette proposition?

M. Kariya : Je n'ai probablement pas les renseignements les plus à jour; il s'agirait des échanges de la nation Heiltsuk avec les deux gouvernements. Je peux dire que les interventions maritimes le long de la côte de la Colombie-Britannique ne sont pas ce qu'elles devraient être. Voilà pourquoi les Premières Nations côtières et d'autres Premières Nations ont signé un protocole de réconciliation avec le Canada, auquel nous essayons aussi de faire souscrire la Colombie-Britannique, pour traiter de questions comme la gestion des bâtiments et la sécurité maritime.

Il s'agirait d'un cadre à partir duquel on conclurait un accord de réconciliation complet. Le processus est lent, bureaucratique et frustrant, mais nous devons y arriver. Il ne tient même pas compte de la possibilité de quelque chose d'aussi menaçant que des superpétroliers; il porte uniquement sur le trafic actuel. Vous remarquerez que nos dirigeants ont mentionné un cas après l'autre d'accidents qui se sont produits. Même tout le long de la côte, si vous pensez à l'endroit un peu plus bas où j'ai grandi sur

were the first responders to the sinking of the whale tour boat off of Ahousaht? It was the First Nations, and similarly with the plane accident off Vargas Island.

They are there and they want to work with Canada and British Columbia. It is not there in terms of adequacy right now, but it is in progress.

Senator McCoy: I'm totally in support of those appeals, because they have some practical effect. I appreciate your comments, brief though they may be. Perhaps we will find some way of helping you on that with Bill C-48.

The Chair: What is the unemployment rate in the Coastal First Nations?

Mr. Kariya: For our fisheries reconciliation we did a review of the data, and the overall employment rate was similar to what it was in the Skeena-Queen Charlotte Regional District, at something in excess of 15 per cent to 20 per cent. It's not great. In terms of whether people have just dropped out and are not looking, the difficulty in doing the unemployment rate is those who are no longer in the workforce. We presented to the Government of Canada something in the order of 15 per cent.

The Chair: The percentage is 15 to 20, or 15?

Mr. Kariya: Something like that. It was a range.

The Chair: How do those people live?

Mr. Kariya: Unemployment is high, and social assistance is high. Those are factors that go with being on an Indian reserve community on the north and central coast of British Columbia, for sure.

The Chair: Is that a good way to live?

Mr. Kariya: No, it is not. I have heard so often from others about poverty and being impoverished. It's not comparable to the level of living in an urban situation. If you compare the level of living to neighbouring non-native communities, where the unemployment is still high compared to Vancouver or Victoria, it's not that different. People can still get country food, and that's what's important about living in many of these communities.

The earned income jobs may not be there, but people do want them. They want to be in the cash economy, but in terms of food and access to the supports of life, they can manage. Do we need to find economic opportunity? Absolutely. There is no argument there.

la côte Ouest de l'île de Vancouver, ce sont les Premières Nations qui ont été les premiers intervenants lors du naufrage du bateau d'observation des baleines près de la nation Ahousaht. Même chose pour l'accident d'avion près de l'île Vargas.

Elles sont sur place et veulent travailler avec le Canada et la Colombie-Britannique. On n'a pas encore atteint le niveau adéquat, mais on y travaille.

La sénatrice McCoy : Je suis tout à fait favorable à ces demandes, car elles ont un effet pratique. Je vous sais gré de vos commentaires, aussi succincts soient-ils. Peut-être que nous trouverons une façon de vous aider sur ce plan avec le projet de loi C-48.

Le président : Quel est le taux de chômage dans les Premières Nations côtières?

M. Kariya : Dans le cadre de notre accord de réconciliation sur les pêches, nous avons examiné les données, et le taux de chômage global était semblable à celui du district régional de Skeena-Queen Charlotte, soit entre 15 et 20 p. 100. Ce n'est pas génial. Pour ce qui est de savoir si les personnes viennent de décrocher et ne cherchent pas d'emploi, il est difficile de calculer le taux de chômage en raison des personnes qui ne font plus partie de la main-d'œuvre. Nous avons donné un taux de l'ordre de 15 p. 100 au gouvernement du Canada.

Le président : Le nombre se situe entre 15 et 20 p. 100, ou il est de 15 p. 100?

M. Kariya : Quelque chose du genre. C'était une fourchette.

Le président : Comment vivent ces gens?

M. Kariya : Le taux de chômage est élevé, tout comme l'aide sociale. Ce sont des facteurs associés à la vie dans une réserve autochtone sur la côte nord et centrale de la Colombie-Britannique, c'est clair.

Le président : Est-ce une bonne façon de vivre?

M. Kariya : Non, ce n'en est pas une. J'ai souvent entendu les autres parler de pauvreté et d'appauvrissement. Ce n'est pas comparable au niveau de vie en milieu urbain. Si on prend le niveau de vie des communautés non autochtones avoisinantes, où le taux de chômage est toujours élevé comparativement à Vancouver ou à Victoria, ce n'est pas si différent. Les gens peuvent quand même se procurer des aliments traditionnels, et c'est ce qui compte quand on vit dans nombre de ces communautés.

Il n'y a peut-être pas d'emplois rémunérés, mais les gens veulent en avoir. Ils veulent participer à l'économie monétaire, mais côté nourriture et subsistance, ils peuvent se débrouiller. Nous devons absolument trouver des débouchés économiques. C'est indéniable.

The Chair: That seems a little paternalistic to me.

Mr. Kariya: To provide economic opportunities?

The Chair: No, to say, “Well, gee, they are poor, but it’s a good kind of poor.”

Mr. Kariya: I think I mentioned the fish reconciliation initiative we have been leading. For the nearly two years I have been there, that’s been priority number one, and I don’t think it’s paternalistic to work on something like that, senator.

The Chair: Thank you very much.

(The committee adjourned.)

Le président : Cela me semble un peu paternaliste.

M. Kariya : D’offrir des débouchés économiques?

Le président : Non, de dire « Bon, ils sont pauvres, mais le bon type de pauvres. »

M. Kariya : Je pense que j’ai parlé de l’initiative de réconciliation sur les pêches que nous menons. C’est notre priorité absolue depuis que je suis ici, soit depuis près de deux ans. Je ne pense pas que ce soit paternaliste de travailler à pareil projet, monsieur le président.

Le président : Merci beaucoup.

(La séance est levée.)

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, May 8, 2019

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

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

[*English*]

The Chair: 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).

For our meeting this evening we are pleased to welcome from the Atlantic Pilotage Authority, Mr. Sean Griffiths, Chief Executive Officer, who got a little practice testifying in front of the House of Commons committee.

As an individual, by video conference, Mr. Ted McDorman, Professor, Faculty of Law, from the University of Victoria. Thank you for participating.

Sean Griffiths, Chief Executive Officer, Atlantic Pilotage Authority: Thank you, chair. Thank you, senators. I appreciate the invitation to be here this evening. I would like to explain who we are and provide some background about tanker movements on the East Coast of Canada.

As an introduction, the APA employs about 106 employees, which includes about 50 employee pilots that provide services to the busiest pilotage areas. However, APA also has 11 pilots who are entrepreneurs who contract with the authority for pilotage services in areas that have small volumes of traffic.

APA conducts more than 8,300 assignments annually. Our primary shipping interests include: petroleum products, containers, bulk and break-bulk cargoes, general cargoes, roll-on roll-off cargoes, a lot of car carriers come to our East Coast and cruise ships.

We handle crude oil tankers carrying approximately 2.3 million barrels of oil, container ships over 330 metres in length, and cruise ships with nearly 5,000 passengers on them,

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 8 mai 2019

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, se réunit aujourd'hui à 18 h 48 pour étudier le projet de loi; et, à huis clos, pour étudier une ébauche d'ordre du jour (travaux futurs).

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 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.

Ce soir, nous avons le plaisir d'accueillir M. Sean Griffiths, chef de la direction de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, qui a pu s'exercer un peu en témoignant devant le comité de la Chambre des communes.

Nous entendrons, par vidéoconférence, M. Ted McDorman, professeur à la faculté de droit de l'Université de Victoria, à titre personnel. Merci de votre participation.

Sean Griffiths, chef de la direction, Administration de pilotage de l'Atlantique : Merci, monsieur le président. Mesdames et messieurs, merci. Je vous suis reconnaissant de m'avoir invité ici ce soir. J'aimerais vous expliquer qui nous sommes et vous donner un peu de contexte au sujet de la circulation des pétroliers sur la côte Est du Canada.

Tout d'abord, l'Administration de pilotage de l'Atlantique, l'APA, emploie environ 106 personnes, dont une cinquantaine de pilotes qui offrent des services dans les zones de pilotage les plus achalandées. Toutefois, l'APA compte aussi 11 pilotes entrepreneurs qui obtiennent des contrats de pilotage dans les régions où la circulation est faible.

L'APA mène plus de 8 300 missions par année. Nos principales activités d'expédition touchent les éléments suivants : des produits pétroliers, des conteneurs, des marchandises en vrac ou diverses, des marchandises générales et des cargaisons par roulage. De plus, de nombreux transporteurs de voitures et navires de croisière viennent sur la côte Est.

Nous gérons des pétroliers de brut qui transportent environ 2,3 millions de barils de pétrole, des porte-conteneurs de plus de 330 mètres de long et des navires de croisière avec près de

and that's climbing. We are the ports of refuge for vessels on the North Atlantic and vessels seeking refuge from severe weather.

Our region's proximity to the cold Labrador Current and the warm Gulf Stream means we experience some of the most severe weather in Canada and the longest periods of reduced visibility.

Starting with Newfoundland and Labrador, the economy is heavily dependent upon its offshore oil and gas industry, producing over 84 million barrels alone in 2018 and nearly 15,000 indirect jobs for the province. The transshipment terminal and oil refinery in Placentia Bay represent 81 per cent of the tanker traffic in the province.

Over the past five years, the authority's group of talented pilots moved tankers safely and efficiently in and out of Newfoundland ports more than 6,050 times.

Turning to New Brunswick, the Port of Saint John is home to the largest oil refinery in the country. Opened in 1960, the refinery produces over 320,000 barrels of refined products per day, of which nearly half is exported to the Northeast United States.

Large crude oil carriers import the oil into the refinery through an offshore loading buoy, then refined products such as diesel, gasoline and kerosene are exported from the terminal in smaller product tankers.

There have been over 5,200 tanker movements conducted by highly skilled pilots in and out of the region over the past five years.

In Nova Scotia, Halifax is the authority's busiest port by far, although most of the activity is driven by containers, general cargo ships and cruise traffic, there is also significant tanker traffic in the port with over 1,700 movements in the past five-year period.

In the Strait of Canso, Point Tupper, Nova Scotia, has the deepest independent ice-free marine terminal in Atlantic North America. The storage facility has a capacity to hold nearly 7.5 million barrels of various types of petroleum products in 37 separate tanks. The cargo is moved in and out of the terminal by experienced APA-licensed pilots all year long and in all types of environmental conditions. There were over 1,500 tanker movements in that port in the past five years as well.

5 000 passagers à bord, et les activités sont en hausse. Nous sommes les ports de refuge pour les bâtiments sur l'Atlantique Nord et les bâtiments qui cherchent refuge par temps violent.

Comme notre région se trouve à proximité du courant froid du Labrador et des eaux chaudes du Gulf Stream, nous sommes exposés à certains des phénomènes météorologiques les plus violents au Canada et à de longues périodes de visibilité réduite.

Commençons par Terre-Neuve-et-Labrador. L'économie de cette province dépend grandement de l'industrie pétrolière et gazière extracôtière; on y a produit plus de 84 millions de barils en 2018 seulement, et l'industrie a généré près de 15 000 emplois indirects pour la province. Le terminal de transbordement et la raffinerie de pétrole dans la baie Placentia représentent 81 p. 100 de la circulation des pétroliers dans la province.

Au cours des cinq dernières années, le groupe de pilotes talentueux de l'administration a déplacé, plus de 6 050 fois, des pétroliers de manière sécuritaire et efficace à destination et en provenance des ports de Terre-Neuve.

En ce qui concerne le Nouveau-Brunswick, la plus grande raffinerie de pétrole au pays se trouve au port de Saint John. Ouverte en 1960, la raffinerie produit plus de 320 000 barils de produits raffinés par jour, dont près de la moitié est exportée vers le Nord-Est des États-Unis.

De grands pétroliers de brut importent le pétrole vers la raffinerie au moyen d'une bouée de chargement extracôtière, puis les produits raffinés, comme le diesel, l'essence et le kérosène, sont exportés à partir du terminal au moyen de plus petits navires-citernes.

Nos pilotes hautement expérimentés ont réalisé plus de 5 200 déplacements de pétroliers à destination et en provenance de la région au cours des cinq dernières années.

En Nouvelle-Écosse, Halifax est de loin le port où nous sommes le plus actifs. Même si la plus grande partie de l'activité est alimentée par la circulation de conteneurs, de navires de charge générale et de navires de croisière, la circulation de pétroliers est également significative au port, avec plus de 1 700 déplacements au cours des cinq dernières années.

Dans le détroit de Canso, à Point Tupper, en Nouvelle-Écosse, se trouve le terminal maritime sans glace indépendant le plus profond dans l'Atlantique en Amérique du Nord. L'installation de stockage a la capacité de contenir près de 7,5 millions de barils de divers types de produits pétroliers dans 37 réservoirs distincts. La circulation à destination et en provenance du terminal est assurée par les pilotes certifiés expérimentés de l'APA tout au long de l'année, et ce, peu importe les conditions environnementales. Il y a eu plus de 1 500 déplacements de pétroliers à ce port au cours des 5 dernières années également.

In conclusion, the authority and its pilots play a vital role in the safe and efficient shipping of all cargo, including all types of petroleum products. Being present in the region with strong relationships with our stakeholders are key success factors of the APA that are helping our ports and customers achieve their objectives.

As a final note, over the past 10 years, there have been over 86,000 vessel movements in Atlantic Canada, and 32,000 of them have been tankers, which are moved 99.97 per cent of the time without incident.

Honourable senators, in the handout I have included a snapshot of 10 years of tanker movements in Atlantic Canada, broken down by port and by year. The last page of the handout is the geographical reference of all of the ports and our traffic in those ports.

That's it for my presentation. I'm open to taking questions, senators, if you wish.

The Chair: Thank you very much, Mr. Griffiths. Mr. McDorman.

Ted McDorman, Professor, Faculty of Law, University of Victoria, as an individual: Good evening from the West Coast. My name is Ted McDorman. I'm a professor at the University of Victoria. I have been in the area of the law of the sea off and on for about 40 years. I write a fair bit of stuff.

I have no strong view on the legislation directly. I was asked by the deputy chair if I would be available for questions, and I am available for questions today from anyone on the committee.

I was also asked to do a little bit of a slight overview. My area of expertise, when it gets down to it, tends to be Canada-U.S. ocean relations. That plays a somewhat important role in the area of the Dixon Entrance to the Hecate Strait. That is in the northern part of the British Columbia area offshore.

I do want to take two minutes to try to explain a little bit about the international law — that's my expertise — scenario around those waters.

The waters I'm talking about, as I said, are the waters from Haida Gwaii that go towards British Columbia, so that inner waterway of the Hecate Strait-Dixon Entrance and the Queen Charlotte Sound area, which you will all be familiar with.

Those waters are claimed by Canada as being historic internal waters. In international law, that has a very particular meaning.

Pour conclure, l'administration et ses pilotes jouent un rôle crucial en assurant la sécurité et l'efficacité de l'expédition de toutes les marchandises, y compris tous les types de produits pétroliers. C'est grâce à notre présence dans la région et aux solides relations avec nos partenaires que nous réussissons à aider nos ports et nos consommateurs à atteindre leurs objectifs.

Enfin, au cours des 10 dernières années, il y a eu plus de 86 000 déplacements de bâtiments dans le Canada atlantique, et 32 000 d'entre eux ont été faits par des pétroliers; dans 99,97 p. 100 des cas, les déplacements se sont faits sans incident.

Mesdames et messieurs, dans le document, j'ai inclus un aperçu des déplacements de pétroliers dans le Canada atlantique au cours des 10 dernières années, qui sont répartis selon le port et l'année. La dernière page du document est une carte géographique de tous les ports et de notre circulation dans ces ports.

Voilà qui conclut mon exposé. Je suis prêt à répondre à vos questions, si vous le souhaitez.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Griffiths. Monsieur McDorman, la parole est à vous.

Ted McDorman, professeur, faculté de droit, Université de Victoria, à titre personnel : Bonsoir de la côte Ouest. Je m'appelle Ted McDorman. Je suis professeur à l'Université de Victoria. Je travaille dans le domaine du droit maritime par intermittence depuis environ 40 ans. J'ai rédigé pas mal de documents.

Je n'ai pas d'opinion bien tranchée sur le projet de loi. Le vice-président m'a demandé si j'étais libre pour répondre à des questions, et c'est pourquoi je suis ici aujourd'hui.

On m'a aussi demandé de présenter un bref aperçu. Je me spécialise dans les relations océaniques canado-américaines. Elles jouent un rôle quelque peu important dans la région allant de l'entrée Dixon jusqu'au détroit d'Hécate. Cela se trouve dans la partie nordique du secteur extracôtier de la Colombie-Britannique.

Je vais prendre deux minutes pour essayer d'expliquer un peu plus le droit international — c'est mon domaine d'expertise — en ce qui a trait à ces eaux.

Les eaux dont je parle, comme je l'ai dit, vont de Haida Gwaii jusqu'à la Colombie-Britannique, donc la voie navigable intérieure du détroit d'Hécate et de l'entrée Dixon et la région du détroit de la Reine-Charlotte, que vous connaissez tous.

Le Canada a revendiqué ces eaux intérieures historiques. En droit international, cela a une signification très particulière.

There is no question that those waters are Canadian waters. That is not really the issue. The issue is how much jurisdiction does Canada have in those waters, particularly as regards navigational traffic, in other words, shipping?

Canada's historic internal waters claim for those waters is contested, or at least has been contested in the past by the United States. The U.S. view of these waters, while it's a little vague, is that whatever they are, they are not Canada's historic internal waters.

You are thinking, what does this mean, perhaps? The idea of internal waters of a country is waters over which you have absolute jurisdiction, and internal waters include, of course, harbours like Victoria Harbour. There is no question that those waters are under the total control of the Government of Canada and the state of Canada in terms of the entry, the exit, et cetera, to do with that waterway.

The Canadian claim is that the waters of the Hecate Strait, Queen Charlotte Sound and Dixon Entrance are of a similar type and nature of internal waters. The U.S. perception, perspective and view is that those waters, particularly Dixon Entrance, are not historic internal waters and, therefore, there is freedom of navigation for U.S. and other vessels through those waters.

The legislation that is before you that I have looked at indicates that its application is primarily to the ports. In other words, what it is prohibiting is the tanker traffic not within the waterway itself but from entering and leaving the ports that are designated in that area. As a matter of international law, it would be completely within the jurisdiction of Canada to do, without complaint by any other country.

Now, it is unusual, but it happens, that ports are closed to traffic. As a matter of commercial reality and good neighbourliness, you usually keep your ports open, but a country does have the capacity, as a matter of international law, to close ports to any and all vessels. As I understand it, that is what this bill would do. It closes the ports. It does not affect traffic in the waterway per se.

With that as an introduction, I would be happy to answer any questions, or if I have been so clear, concise and brilliant, I'll go back out into the sunshine here in Victoria.

The Chair: Mr. McDorman, would the ports not be the safest place for an oil tanker to be?

Mr. McDorman: Yes, I would assume that. I'm not an oil tanker aficionado. I think that would be better answered by your pilotage person from the East Coast, but yes, if you are in a port, that's a safer place to be in terms of weather and navigational issues.

Il ne fait aucun doute que ces eaux sont canadiennes. Ce n'est pas réellement le problème. La question est de savoir quelle est la compétence du Canada sur ces eaux, particulièrement en ce qui concerne la circulation maritime, en d'autres mots, l'expédition.

La revendication de ces eaux intérieures historiques par le Canada est contestée, ou, à tout le moins, a été contestée dans le passé par les États-Unis. Même si cela est un peu vague, les Américains considèrent que ces eaux ne sont pas des eaux intérieures historiques canadiennes.

Vous vous demandez peut-être ce que cela signifie. Les eaux intérieures d'un pays sont les eaux à l'égard desquelles un pays a une compétence absolue, et les eaux intérieures incluent, bien évidemment, des ports, comme le port de Victoria. Il ne fait aucun doute que le gouvernement du Canada et le Canada contrôlent entièrement ces eaux en ce qui a trait aux entrées, aux sorties, et cetera, dans cette voie navigable.

Selon la revendication du Canada, les eaux du détroit d'Hécate, du détroit de la Reine-Charlotte et de l'entrée Dixon sont de la même nature que les eaux intérieures. Les Américains sont d'avis que ces eaux, particulièrement l'entrée Dixon, ne sont pas des eaux intérieures historiques et, par conséquent, que les bâtiments américains et autres sont libres de naviguer dans ces eaux.

Le projet de loi dont vous êtes saisis, que j'ai examiné, indique qu'il s'applique essentiellement aux ports. En d'autres mots, il interdit aux pétroliers non pas de circuler dans la voie navigable elle-même, mais d'atteindre les ports qui sont désignés dans cette zone ou de les quitter. Du point de vue du droit international, cela relève entièrement de la compétence du Canada, sans que d'autres pays puissent déposer une plainte.

Il est rare que ces ports soient fermés à la circulation, mais cela arrive. Pour des raisons commerciales et de bon voisinage, on garde habituellement les ports ouverts, mais en vertu du droit international, un pays a la capacité d'interdire l'accès aux ports à certains ou à tous les bâtiments. D'après ce que je comprends, c'est l'intention du projet de loi. Il interdit l'accès aux ports. Il n'a pas d'incidence sur la circulation dans la voie navigable en soi.

Cela dit, je serais ravi de répondre à vos questions. Si vous n'en avez pas parce que j'ai été tellement clair, concis et brillant, je retournerai profiter du soleil ici à Victoria.

Le président : Monsieur McDorman, les ports ne sont-ils pas l'endroit le plus sécuritaire pour un pétrolier?

M. McDorman : Oui, c'est ce que je suppose. Je ne suis pas un amateur de pétroliers. Je pense que vos pilotes de la côte Est pourraient mieux répondre à la question, mais oui, un port est un endroit plus sécuritaire pour ce qui est des questions de météo et de navigation.

In terms of oil spills, probably it's a little different because the oil is going in and out of the vessel, and there have been and known to be oil spills of that type in-harbour, more to do with loading and unloading.

Mr. Griffiths: It's not always the case. A ship is not always safest in a port. There are often times in Placentia Bay where the pilots, in conjunction with Transport Canada and the terminal operators, look at a particular forecast and determine the best place for those tankers is not in the port at all, and we agree to send them all out before the weather gets too bad.

Sometimes they are better offshore weathering out the storm instead of being in a port where they are likely to drag anchor and end up on the rocks.

So it depends. In some cases you are right, it is better to be in a port, but we have the absolute opposite of that in Atlantic Canada at times, especially in Placentia Bay.

The Chair: But you get them out of the port when you think that the weather is going to be problematic?

Mr. Griffiths: We look at the forecast, and we have private forecasting as well. We speak to everyone in the local area, and we come up with a decision together. We have a cut-off of time where if you are not going to go past 5 p.m., you are not going to get a pilot past that because of bad weather.

Senator Miville-Dechéne: My question is for Mr. McDorman. I'm the one who asked you to be with us. Thank you for accepting the invitation.

I would like you to tell us a little bit about vessel traffic zones. We have talked about that. Why I'm interested in that is there has been talk on this committee of a corridor in the sense that some have said could it be possible, even though there is a moratorium, to have a corridor where tankers could be concentrated and that would pass through Dixon Entrance?

I would like you to tell us in terms of international law what it means. Can it be done? Are corridors mandatory or are they more respected or not respected? How does it impact on what you are telling us about the fact that the U.S. has some claims on the Dixon Entrance.

Mr. McDorman: Vessel traffic management, again on the practicality of vessel traffic management I would defer to my Atlantic colleague.

En ce qui a trait aux déversements de pétrole, c'est probablement un peu différent, car le pétrole entre dans le bâtiment et en sort, et il y a eu des cas de déversement de pétrole dans un port, mais cela est davantage lié au chargement et au déchargement.

M. Griffiths : Ce n'est pas toujours le cas. Un navire n'est pas toujours plus en sécurité dans un port. Il arrive souvent que les pilotes, à la baie Placentia, en collaboration avec des responsables de Transports Canada et les exploitants de terminaux, examinent des prévisions particulières et décident qu'il est mieux que ces pétroliers ne se trouvent pas au port, et on convient de les renvoyer avant que les conditions météorologiques ne deviennent trop mauvaises.

Il vaut parfois mieux qu'ils affrontent les tempêtes au large de la côte plutôt que dans un port, où ils sont plus susceptibles de chasser sur l'ancre et de s'échouer sur des rochers.

Cela dépend. Dans certains cas, vous avez raison, il vaut mieux être dans un port, mais dans le Canada atlantique, c'est tout à fait l'opposé, particulièrement dans la baie Placentia.

Le président : Vous les faites quitter le port lorsque vous pensez que les conditions météorologiques peuvent poser un problème?

M. Griffiths : Nous regardons les prévisions, mais nous recevons également des prévisions du secteur privé. Nous parlons aux gens de la région, et nous prenons une décision ensemble. Nous avons une heure limite de sorte que, si vous ne partez pas avant 17 heures, vous ne pourrez pas trouver de pilote en raison des mauvaises conditions météorologiques.

La sénatrice Miville-Dechéne : Ma question s'adresse à M. McDorman. C'est moi qui ai demandé votre présence. Merci d'avoir accepté l'invitation.

J'aimerais que vous nous parliez un peu plus des zones de trafic maritime. Nous en avons parlé. Si je m'intéresse à la question, c'est que certains membres du comité ont dit qu'il pourrait être possible, même s'il y avait un moratoire, de créer un corridor où les pétroliers pourraient se concentrer et traverser l'entrée Dixon.

J'aimerais que vous nous disiez ce que cela signifie du point de vue du droit international. Est-ce faisable? Est-il obligatoire de respecter les corridors, ou sont-ils plus souvent respectés ou non? En quoi cela a-t-il une incidence sur ce que vous nous disiez à propos du fait que les Américains formulent certaines revendications quant à l'entrée Dixon?

M. McDorman : Encore une fois, concernant le caractère pratique de la gestion du trafic maritime, je m'en remettrais à mon collègue de l'Atlantique.

On the international law side of vessel traffic management, through the International Maritime Organization there is the opportunity for states to develop vessel traffic management systems, traffic separation schemes. Think of them as a highway with vessels going in on one side and going out on the other side to avoid a collision if at all possible. A good example in Canada-U.S. relations is the Juan de Fuca Strait where there is a vessel traffic management system, traffic separation schemes, that allow vessels to go in. Even vessels going to Vancouver, they come in on the U.S. side and they go out on the Canadian side and vice versa. Vessels from the U.S. come in on the U.S. side and go out the Canadian side.

So there is the opportunity to have international law, if you want to call it that, international law to sanction or create or establish those kinds of vessel traffic management systems that are then notified to all countries and to all ships. There is a very high compliance with this because it is just plain safe and sensible.

The issue in the Dixon Entrance, however, is that there is a dispute between Canada and the United States, not just what the waters are but who owns those waters. There is no question in the Hecate Strait and in Queen Charlotte Sound, in that area there is no dispute that they are Canadian. But when you get into the Dixon Entrance, there is the dispute between Canada and the United States, overlapping claim dispute, whether the area in question of the Dixon Entrance is Canadian or American. The Canadian view is that a large part of the Dixon Entrance is, in fact, Canadian; and the American view is that there is an equidistance line there. So I cannot tell you, I cannot point in the Dixon Entrance as to who owns what. Therefore, if you have an overlapping claim like that, it makes a vessel traffic system somewhat difficult. It's not to say that you could not get the arrangement with the United States, but it would have to be very carefully worded so that it was not taking into account the boundary.

There is a boundary in the Juan de Fuca Strait between Canada and the United States. So that makes that area fairly reasonable. You know where everybody is. To get a vessel traffic management system for the Dixon Entrance, which I think is quite possible, but you would have to have some good fancy lawyers to sort out who is doing what to whom. Sorry, that's obscure and not very technical language. You have to be careful of the sensitivity over the maritime boundary. Possible to do, yes. Whether the countries are willing to invest the time and the effort in that — Dixon Entrance does have traffic. There is not a vessel traffic system, but there is a common sense system I would say in that area already.

En ce qui concerne le volet droit international de la gestion du trafic maritime, les États ont la possibilité de mettre au point, par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale, des systèmes de gestion du trafic maritime, des dispositifs de séparation du trafic. Imaginez que ce sont des routes par lesquelles des navires arrivent d'un côté et s'en vont de l'autre côté afin d'éviter une collision, si possible. Le détroit de Juan de Fuca, où on a établi un système de gestion du trafic maritime, des dispositifs de séparation du trafic, qui permettent aux navires d'entrer, est un bon exemple en ce qui concerne les relations entre le Canada et les États-Unis. Même les navires à destination de Vancouver arrivent du côté américain et ressortent du côté canadien, et vice versa. Les navires en provenance des États-Unis arrivent du côté américain et ressortent du côté canadien.

Alors, il est possible de promulguer une loi internationale — si on veut l'appeler ainsi — qui sanctionnerait, créerait ou établirait ces types de systèmes de gestion du trafic maritime, lesquels enverraient des notifications à tous les pays et à tous les navires. Le taux de conformité avec ces systèmes est très élevé parce qu'ils sont tout simplement sécuritaires et sensés.

Toutefois, le problème lié à l'entrée Dixon tient au différend entre le Canada et les États-Unis, pas seulement à la nature des eaux, mais aussi au fait de savoir à qui elles appartiennent. Dans le cas des détroits d'Hécate et de la Reine-Charlotte, le fait que les eaux de cette région sont canadiennes est incontesté. Toutefois, quand on arrive par l'entrée Dixon, il y a le différend entre le Canada et les États-Unis, un chevauchement des revendications, quant à la question de savoir si la région est canadienne ou américaine. Selon le point de vue canadien, de fait, une grande partie de l'entrée Dixon est canadienne; et selon le point de vue américain, il y a là une ligne équidistante. Alors, je ne peux pas vous dire, dans l'entrée Dixon, à qui appartient quoi. Par conséquent, s'il y a un chevauchement des revendications comme celui-là, il est quelque peu difficile d'établir un système de trafic maritime. Je ne veux pas dire que vous ne pourriez pas obtenir une entente avec les États-Unis, mais il faudrait qu'elle soit très soigneusement formulée afin qu'elle ne tienne pas compte de la frontière.

La frontière entre le Canada et les États-Unis passe dans le détroit de Juan de Fuca, ce qui rend la situation dans cette région assez raisonnable. On sait où tout le monde est. Je pense qu'il est tout à fait possible d'établir un système de gestion du trafic maritime pour l'entrée Dixon, mais il vous faudrait d'excellents avocats pour déterminer qui fait quoi à qui. Désolé, ce sont des termes obscurs et pas très techniques. Il faudra que vous fassiez attention à la délicate question de la frontière maritime. Est-il possible de le faire? Oui. Si les pays sont disposés à y consacrer le temps et les efforts nécessaires... il y a du trafic dans l'entrée Dixon. Aucun système de gestion du trafic maritime n'est en place, mais j'affirmerais qu'un système fondé sur le gros bon sens est déjà établi dans cette région.

Now, most of the traffic is not turning south. Most of the traffic is turning north, and you are talking about U.S. naval vessels mostly. I'm not aware of commercial traffic of any size that goes through there, and of course fishing vessels which have an amazing tendency to disregard everything are also in that area. You're smiling, so I hope that kind of answers the question.

Senator Miville-Dechêne: It does. Thank you.

Mr. Griffiths: The corridor idea doesn't really exist out East. It's multiple regulatory traffic separation schemes or voluntary traffic separation schemes, either of which are done by local radio operators and MCTS officers that coordinate and regulate that traffic flow.

Senator Manning: Thank you to our witnesses. Good to see you, Mr. Griffiths. I just want to touch on the tanker traffic in Placentia Bay in Newfoundland and Labrador, which you and I are quite familiar with.

Placentia Bay is the largest bay in Newfoundland, average of 200 days of fog per year, home to the second-largest bird colony in North America, largest number of fishing vessels that operate in the same bay. We have the *Marine Atlantic* passenger ferry that goes back and forth. We have 365 islands in Placentia Bay that you need to navigate around.

I'm wondering about how the pilotage association works with all these local groups and organizations to ensure safety is number one and the flow of traffic is backboard and without any incidents. Maybe touch on the process of how we do that in relation to the bill, which is kind of saying that we can't do it on the other side. When you look at the amount of traffic that is on the West Coast in regard to all kinds of traffic versus how much is on the East Coast and the amount of activity.

Mr. Griffiths: Thanks, senator, I appreciate the question. It's a good one. It's a good example to be followed. Mr. Gregoire, who commissioned the pilotage traffic review two years ago often spoke about a committee that's set up in Placentia Bay as sort of a benchmark or a way forward, and it's based on collaboration, on relationships and open communication. That committee was established between pilots, Transport Canada, the fish harvesters of Newfoundland, the oil terminals, the transshipment terminal, tug operators. Everyone that does business in Placentia Bay, we get together either three or four times a year and discuss things like a voluntary speed reduction which kicks into effect when crab season starts.

La majeure partie du trafic ne va pas vers le sud. Elle va vers le nord, et il est surtout question de navires militaires américains. Je ne suis au courant d'aucun trafic commercial de quelque envergure que ce soit qui passerait par là, et, bien entendu, des navires de pêche, qui ont la tendance incroyable de faire fi de tout, se trouvent également dans cette région. Vous souriez, alors j'espère que cela répond en quelque sorte à la question.

La sénatrice Miville-Dechêne : Oui. Merci.

M. Griffiths : L'idée de corridor n'existe pas vraiment dans l'Est. Ce sont de multiples dispositifs réglementaires ou facultatifs de séparation du trafic, lesquels sont exploités par des opérateurs radio locaux et des agents du SCTM, qui coordonnent et réglementent la circulation de ce trafic.

Le sénateur Manning : Je remercie nos témoins. Je suis heureux de vous voir, monsieur Griffiths. Je veux seulement aborder le trafic de navires-citernes dans la baie Placentia, à Terre-Neuve-et-Labrador, que vous avez affirmé très bien connaître.

La baie Placentia est la plus grande baie de Terre-Neuve. Elle compte en moyenne 200 jours de brouillard par année, abrite la deuxième colonie d'oiseaux en importance en Amérique du Nord et accueille le plus grand nombre de navires de pêche qui mènent leurs activités dans la même baie. Le traversier à passagers *Marine Atlantic* y fait des allers-retours. Cette baie comporte 365 îles autour desquelles il faut naviguer.

Je me demande comment fonctionne l'association de pilotage, compte tenu de la présence de tous ces groupes locaux et organisations locales, pour ce qui est de s'assurer que la sécurité est prioritaire et que la circulation du trafic est encadrée et se déroule sans incident. Vous pourriez peut-être parler de la façon d'y parvenir dans le contexte du projet de loi, lequel prévoit en quelque sorte que nous ne pouvons pas le faire de l'autre côté du pays, compte tenu du nombre de bateaux qui circulent sur la côte Ouest au regard de tous les types de trafic par rapport au nombre qui circulent sur la côte Est et à la quantité d'activités dans cette région.

M. Griffiths : Je vous remercie, monsieur le sénateur; je vous suis reconnaissant d'avoir posé la question. C'en est une bonne. Il s'agit d'un bon exemple à suivre. M. Gregoire, qui a commandé l'examen du trafic assujéti au pilotage obligatoire, il y a deux ans, parle souvent d'un comité qui a été mis sur pied dans la baie Placentia en tant que genre de modèle de référence ou de voie à suivre, et le processus est fondé sur la collaboration, sur les relations et sur une communication ouverte. Ce comité a été établi entre les pilotes, Transports Canada, les pêcheurs de Terre-Neuve, les terminaux pétroliers, le terminal de transbordement et les remorqueurs. Tout le monde qui mène des activités dans cette baie se réunit trois ou quatre fois par année pour discuter de choses comme une réduction volontaire de la vitesse qui entre en vigueur au début de la saison de la pêche au crabe.

It's not a regulation anywhere, but even *Marine Atlantic* abides by it, they follow it. The tanker traffic comes in follows it. That's just one of many examples where that collaboration can pay dividends on an operation that involves everybody. There are tankers coming and going in Placentia Bay and there's also fishing vessels going, open boats, large fishing vessels coming and going, passenger ferries, tugs, cargo ships. The relationships and the collaboration in that large bay is the key to success, in my opinion. It's a great example on how having the right people at the table frequently, talking about issues that affect everybody, is the way forward.

Senator Manning: In relation to a question that somebody mentioned earlier, in relation to the ports themselves, so the vessel travels in through all this activity. What measures are in place in the port to ensure the utmost safety in regard to loading and unloading, and what mechanisms are in place in case there was an issue?

Mr. Griffiths: Starting from the outside of the bay coming in, you have got vessel traffic management by MCTS in Placentia Bay. You have got experienced pilots on board these ships that are coming in long before they get into any congested waters. These pilots also have relationships with the local fish harvesters and the tug operators and the terminal operators. There is terminal and refinery procedures for safe operating. There is tug escort procedures for the tankers that are loaded coming in, speed restrictions that I mentioned earlier, weather criteria that has to be followed, and it goes on. There are many things that safeguard the operation of getting a ship from the outer entrance to right alongside the berth.

Senator Manning: In the Brander-Smith report of 1990, Placentia Bay was highlighted as the most possible place in Canada for an oil spill, and just all the measures have been put in place to mitigate it as much as possible. I think it's a great example for the rest of the country to follow.

[Translation]

Senator Cormier: My question follows on from Senator Manning's. I'm also from the East Coast, and I'm trying to understand the differences between the navigation challenges that are specific to the East Coast and the West Coast, because often opponents of the bill say that there are indeed great navigation challenges on the East Coast and that there is a good success story with respect to tanker traffic. To your knowledge, what are the differences in the challenges related to navigation between the East and West Coasts, where there is this moratorium? Are the challenges greater on the West Coast? If so, what are they?

Il ne s'agit pas d'un règlement qui figure où que ce soit, mais même le *Marine Atlantic* le respecte et le suit. Les navires-citernes qui entrent dans la baie le respectent. Il ne s'agit là que de l'un des nombreux exemples de situations où cette collaboration peut être fructueuse dans le cadre d'une activité à laquelle tout le monde participe. Des navires-citernes vont et viennent dans la baie Placentia, de même que des navires de pêche, des embarcations non pontées, de gros navires de pêche, des traversiers à passagers, des remorqueurs et des navires de charge. Les relations et la collaboration dans cette grande baie sont la clé du succès, à mon avis. Il s'agit d'un excellent exemple qui montre que le fait d'amener les bonnes personnes à se réunir fréquemment pour parler des enjeux qui touchent tout le monde est la voie à suivre.

Le sénateur Manning : Relativement à une question que quelqu'un a soulevée plus tôt, concernant les ports en tant que tels, alors les navires vont et viennent dans le cadre de toute cette activité. Quelles mesures sont en place dans le port afin d'assurer la plus grande sécurité lors du chargement et du déchargement, et quels mécanismes sont en place en cas de problème?

M. Griffiths : À destination de la baie Placentia, la gestion du trafic maritime est assurée par le SCTM. Des pilotes expérimentés sont à bord des navires bien avant leur arrivée dans des eaux congestionnées. Ces pilotes entretiennent également des relations avec les pêcheurs et les remorqueurs locaux ainsi qu'avec les exploitants de terminaux. Des procédures relatives aux terminaux et aux raffineries ont été établies pour assurer la sécurité des activités. Des procédures prévoient que les navires-citernes chargés qui arrivent sont escortés par un remorqueur. En outre, des limites de vitesse — que j'ai mentionnées plus tôt —, des critères météorologiques et d'autres règles doivent être respectés. De nombreux éléments protègent l'activité consistant à amener un navire de l'entrée extérieure jusqu'au poste à quai.

Le sénateur Manning : Dans le rapport Brander-Smith de 1990, on soulignait que la baie Placentia était l'endroit au Canada qui était le plus susceptible de connaître un déversement de pétrole, et toutes les mesures ont été mises en place afin d'atténuer ce risque le plus possible. Je pense qu'il s'agit d'un excellent exemple à suivre pour le reste du pays.

[Français]

Le sénateur Cormier : Ma question fait suite à celle du sénateur Manning. Je suis de la côte Est également, et j'essaie de comprendre les différences entre les défis de la navigation qui sont propres à la côte Est et à la côte Ouest, car souvent, les opposants au projet de loi disent qu'il y a effectivement de grands défis de navigation sur la côte Est et qu'il y a une bonne réussite en ce qui concerne la circulation des pétroliers. À votre connaissance, quelles sont les différences dans les défis liés à la navigation entre la côte Est et la côte Ouest, où il y a ce moratoire? Est-ce que les défis sont plus grands sur la côte Ouest? Si oui, quels sont-ils?

[English]

Mr. Griffiths: Thank you for that, senator. We were asked the same question a couple of years ago by a Senate committee on transport regarding Energy East. The question at the time was: should Energy East continue further east instead of stopping in Saint John? Could it go to the Strait of Canso, where there is more access to open water, less congested. The question was asked to me: Is it safer to bring tankers into Chedabucto Bay versus the Bay of Fundy and Saint John?

My answer was that wherever we bring those tankers, it's going to be safe. However, each area has its own independent, unique characteristics that makes it challenging, from predominant weather conditions, to the same direction of sea heights all winter long, to how it affects different ships coming in. The sediment drift and the currents in New Brunswick are completely different than anywhere else. Every area is unique.

That's just in Atlantic Canada. I couldn't even dream to comment on the navigational challenges in Vancouver, the B.C. coast, Prince Rupert or any of those areas, because I don't have any local knowledge of the area. It's just to say that we have some challenging areas in Atlantic Canada, so I have no doubt they are just as challenging on the West Coast, as well.

[Translation]

Senator Cormier: For you, the traffic challenge isn't specifically related to the challenges of navigation, but rather to how navigation is organized?

[English]

Mr. Griffiths: No, it is tied to the challenges of the local area, not how traffic is managed. Traffic management is a risk-mitigation tool, but the predominant winds and seas, and the challenges and navigational hazards in each area differ. They're all challenging; every one of them is challenging. It's how we deal with them in each area.

In Placentia Bay, the traffic committee was developed there for those challenges of Placentia Bay. It's unique to that. The spirit of that committee could work Canada-wide, but that was a response to local needs. That's the unique thing about pilotage: It's about local knowledge. It's the foundation of what builds local knowledge, and it's regional.

[Traduction]

M. Griffiths : Je vous remercie de poser cette question, monsieur le sénateur. Nous nous sommes fait poser la même question il y a deux ou trois ans par un comité sénatorial des transports concernant Énergie Est. À l'époque, la question était la suivante : le projet Énergie Est devrait-il continuer plus loin vers l'est au lieu de s'arrêter à Saint John? Pourrait-il se rendre jusqu'au détroit de Canso, où l'accès à la mer libre est plus grand, moins congestionné? On m'a posé la question suivante : est-il plus sécuritaire de faire venir les navires-citernes dans la baie Chédabouctou que dans la baie de Fundy et à Saint John?

J'ai répondu que, peu importe où nous ferions venir ces navires-citernes, ce serait sécuritaire. Toutefois, chaque région possède ses propres caractéristiques indépendantes et uniques qui présentent un défi, des conditions météorologiques prédominantes à la hauteur des vagues, lesquelles conservent leur orientation tout l'hiver, et aux effets sur les divers navires qui arrivent. Au Nouveau-Brunswick, l'amas de sédiments et les courants sont complètement différents de partout ailleurs. Chaque région est unique.

C'est seulement au Canada atlantique. Je ne pourrais même pas imaginer formuler un commentaire sur les défis liés à la navigation à Vancouver, sur la côte de la Colombie-Britannique, à Prince Rupert ou dans n'importe laquelle de ces régions, car je ne possède aucune connaissance locale à leur sujet. C'est simplement pour dire qu'au Canada atlantique, certaines de nos régions présentent des défis, alors je n'ai aucun doute que les régions de la côte Ouest en présentent tout autant, elles aussi.

[Français]

Le sénateur Cormier : Pour vous, le défi de la circulation n'est pas lié spécifiquement aux défis de la navigation, mais plutôt à la façon dont la navigation est organisée?

[Traduction]

M. Griffiths : Non, il est lié aux défis que présente la région locale, pas à la façon dont le trafic est géré. La gestion du trafic est un outil d'atténuation des risques, mais les vents prédominants et les vagues, ainsi que les défis et les dangers liés à la navigation, diffèrent dans chaque région. Toutes les régions présentent des défis; chacune d'entre elles en comporte. C'est la façon dont nous y faisons face dans chaque région.

Dans la baie Placentia, le comité responsable du trafic a été mis sur pied pour faire face aux défis propres à cette baie. Il est unique à cet endroit. Ce concept pourrait fonctionner à l'échelle du Canada, mais il s'agissait d'une réponse à des besoins locaux. C'est ce qui rend le pilotage unique : c'est une question de connaissance locale. C'est le fondement de ce qui renforce le savoir local, et c'est régional.

I can't honestly say the navigation and berthing difficulties in Atlantic Canada would be any different than the West Coast. I couldn't say that.

Senator Cormier: Thank you.

Senator Simons: My question is for Professor McDorman. I worry a little bit about whether we're opening a can of worms. Right now, there is a voluntary exclusion zone that the Americans have always observed since it came into force. They take their tanker traffic down the outside of Haida Gwaii.

But from what you're saying, if the Americans dispute our jurisdiction over the inland waterway, there is nothing legally that prevents them — say, if you had a president who was easily provoked, hypothetically — from taking a tanker along the Hecate Strait or even from docking there now if there was a storm.

Mr. McDorman: Yes.

Senator Simons: So is there any danger we run into by poking this bear? I'm not putting this question very legally, but once we start this kind of regulation, are there political and legal ramifications that we need to consider?

Mr. McDorman: You'll understand if I defer, deflect or do something else about the political calculations. That's not something I can comment on.

The bill, as it is, from my understanding, is tied to the ports, and it's consistent with international law. But I think you do have to take into account the concerns — not that the U.S. would have directly with the wording of the bill, but with the overall posture. The name of the bill itself is quite interesting. The geography, when you draw it on a map or a chart, where the dotted line goes is quite interesting.

Whether that would provoke or interest the United States at any given moment, I could not possibly tell. The U.S. and Canada have had good relations on our oceans, particularly in this area in Dixon Entrance. The last time that the Dixon Entrance issue truly popped up was many years ago to do with fisheries, when it gets right down to it.

The U.S. is watchful of what their neighbours and other countries do, but I can't predict what the U.S. would do or wouldn't do.

Senator Simons: If we wanted to protect that inland waterway, would there be a method with — I never get the acronym right —

Honnêtement, je ne peux pas affirmer que les difficultés liées à la navigation et à l'amarrage au Canada atlantique sont différentes de celles de la côte Ouest. Je ne pourrais pas l'affirmer.

Le sénateur Cormier : Merci.

La sénatrice Simons : Ma question s'adresse à M. McDorman. Je crains un peu que nous n'ouvrions une boîte de Pandore. Actuellement, il existe une zone d'exclusion volontaire que les Américains ont toujours respectée depuis son entrée en vigueur. Ils font passer leurs navires-citernes à l'extérieur de Haida Gwaii.

Toutefois, d'après ce que vous dites, si les Américains contestent notre souveraineté sur la voie navigable intérieure, d'un point de vue juridique, rien ne les empêche — disons, si le président était facile à provoquer, hypothétiquement — de faire passer un navire-citerne par le détroit d'Hécaté ou même de s'y accoster, s'il y avait une tempête.

M. McDorman : Oui.

La sénatrice Simons : Alors, nous exposerons-nous à un danger en provoquant la bête? Je ne pose pas cette question d'un point de vue très juridique, mais, une fois que nous commencerons à adopter ce genre de règlement, pourrait-il y avoir des conséquences politiques et juridiques que nous devons envisager?

M. McDorman : Vous comprendrez si je m'en remets à quelqu'un d'autre, si je me défile ou si je fais autre chose au sujet des calculs politiques. Il ne s'agit pas d'un sujet sur lequel je peux formuler un commentaire.

À ce que je crois comprendre, sous sa forme actuelle, le projet de loi est lié aux ports, et il est conforme au droit international. Toutefois, je pense que vous devez tenir compte des préoccupations qui concernent non pas les problèmes que le libellé du projet de loi pourrait poser aux Américains, mais plutôt la position générale. Le nom du projet de loi en tant que tel est très intéressant. Sur le plan géographique, quand on dessine cette ligne sur une carte, le tracé est très intéressant.

Il m'est impossible de savoir si cela provoquera ou intéressera les Américains. Les États-Unis et le Canada entretiennent de bonnes relations sur leurs océans, surtout dans la région de l'entrée Dixon. De fait, la dernière fois que le problème qui s'y rattache s'est vraiment manifesté, c'était il y a de nombreuses années, au sujet des pêches.

Les États-Unis surveillent ce que font leurs voisins et les autres pays, mais je ne peux pas prédire ce que les Américains feraient ou ne feraient pas.

La sénatrice Simons : Si nous voulions protéger cette voie navigable intérieure, y aurait-il moyen de le faire, compte tenu des... Je me trompe toujours quand je veux utiliser l'acronyme...

Mr. McDorman: PSSAs.

Senator Simons: Yes — particularly sensitive sea areas. Is there something else we could do that would be within Canadian jurisdiction and recognized by the UN International Law of the Sea that could give more substantive protection to transiting through there, so that, some day, if the voluntary exclusion zone were to be broken through, we would still have a method of protection?

Mr. McDorman: It would be difficult. Again, you're talking about Canadian jurisdiction. Canada has its view of what jurisdiction it has, so the answer from a Canadian point of view is "Of course. We already have the jurisdiction. We can close the whole place down." The U.S. just takes a different view when it comes to that issue.

We're talking about a navigational right. It's not a fishing right, a seafloor right — it's none of that. It's strictly navigation. The U.S., as you may know, is very sensitive about navigational issues. We witness this in the South China Sea, where they take the navigational issues very, very seriously. With Canada, they have tended to talk about navigational issues but not actually act upon them. I think Canada feels quite comfortable with that.

Getting back to the question, it's hard to predict what the U.S. would do. You take a calculated risk, so to speak, if you put in an exclusion zone in the area between Haida Gwaii and the mainland that's attached to tankers. Whether that risk is one around which you would have that discussion with the United States ahead of time — maybe they wouldn't find it problematic. I don't know. Would the U.S. counter it? It's extremely hard to know.

The particularly sensitive sea areas is a concept that comes out of an international treaty. Again, if you negotiate, and the U.S. is willing to negotiate such a thing, they would have to be part of that discussion — or they would insist on being part of that discussion — if Canada were to propose to the International Maritime Organization a particularly sensitive sea area for that area of Hecate Strait, Queen Charlotte Sound and particularly Dixon Entrance.

Does that help at all?

Senator Simons: It does. My daughter is starting UVic law in the fall. I will tell her to take your class.

Mr. McDorman: You're very kind.

M. McDorman : Les ZMPV.

La sénatrice Simons : Oui, les zones maritimes particulièrement vulnérables. Pourrions-nous faire autre chose qui serait compris dans la portée de la compétence canadienne et reconnu par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et qui permettrait d'offrir plus de protection contre la circulation par cette voie, afin que, s'il venait à y avoir un jour une brèche dans la zone d'exclusion volontaire, nous disposions quand même d'un moyen de protection?

M. McDorman : Ce serait difficile. Encore une fois, vous parlez de compétence canadienne. Le Canada a son point de vue sur sa compétence, donc la réponse du point de vue canadien est de dire : « Bien sûr, nous avons déjà compétence et nous pouvons complètement interdire la circulation. » Les États-Unis ont simplement un point de vue différent sur cette question.

Il s'agit d'un droit de navigation. Il ne s'agit pas d'un droit de pêche ni d'un droit relatif aux fonds marins; il ne s'agit pas du tout de cela. Il s'agit strictement de navigation. Les États-Unis, comme vous le savez peut-être, sont très sensibles en ce qui concerne les questions de navigation. On le voit dans le cas de la mer de Chine méridionale, pour laquelle ils prennent les questions de navigation extrêmement au sérieux. En ce qui concerne le Canada, ils ont eu tendance à discuter de questions de navigation, mais à ne pas prendre de mesures concrètes. Je crois que le Canada est plutôt à l'aise avec cette approche.

Pour revenir à votre question, il est difficile de prédire ce que les États-Unis feraient. Vous prenez un risque calculé, pour ainsi dire, si vous décrêtez une zone d'exclusion relativement aux pétroliers dans la région entre l'archipel Haida Gwaii et le continent. Quant à savoir si ce risque vous mènerait à la tenue de discussions à ce sujet avec les États-Unis avant la mise en œuvre... Peut-être qu'ils n'y verraient pas de problème. Je ne sais pas. Les États-Unis s'y opposeraient-ils? C'est très difficile de le savoir.

Le concept de zone maritime particulièrement vulnérable est issu d'un traité international. Encore une fois, si vous négociez, et que les États-Unis sont disposés à négocier la création d'une telle zone, il faudrait qu'ils prennent part à cette discussion — ou ils insisteraient pour y participer — si le Canada proposait à l'Organisation maritime internationale de définir une zone maritime particulièrement vulnérable dans la région du détroit d'Hécate, du bassin de la Reine-Charlotte et, en particulier, de l'entrée Dixon.

Cela vous aide-t-il?

La sénatrice Simons : Oui. Ma fille commence ses études en droit à l'Université de Victoria cet automne. Je vais lui dire de s'inscrire à votre cours.

M. McDorman : Vous êtes bien aimable.

Senator MacDonald: Captain Griffiths, it's good to see you again.

Mr. Griffiths: You as well, sir.

Senator MacDonald: I suspect the question you referred to was one I asked a few years ago. I'm going to go back to it.

We heard some very interesting testimony out West about the use of ULCCs and VLCCs, and how the use of the ultra-large crew carriers overall reduced our carbon footprint in terms of transporting these goods.

In terms of deepwater ports — and these ultra-large crew carriers are the largest vessels in the world for carrying crew. If you were recommending them to go, what sort of port would you want ships like that to go? Would the Bay of Fundy be able to handle that size of a ship safely? Would the Gulf of St. Lawrence be able to handle it? I suspect not, but I would like to hear your response to that.

Mr. Griffiths: They would only get so far in the gulf where they would just run out of water. The Bay of Fundy can handle quite large tankers; they have in the past. It's the same with Placentia Bay and the Strait of Canso. The reason they're not so frequent today is because of where the refineries are buying their feedstock from. Lately, it's been a lot of West Texas Intermediate that's been brought up to use for blending, and that's been transported on smaller ships — more of them, smaller ships. If the refinery were blending Saudi Arabian crude, it makes more sense — economies of scale — to get a VLCC or ULCC. We have received those in the past, just not so much lately.

So several ports in Atlantic Canada can handle those, no problem.

Senator MacDonald: You make the valid point that the smaller the ship, the more you have to transport.

Mr. Griffiths: That's right.

Senator MacDonald: And the bigger the carbon footprint overall.

Mr. Griffiths: That's right.

Senator MacDonald: In terms of our spill-response centres in Atlantic Canada, could you give the committee a little overview

Le sénateur MacDonald : Monsieur Griffiths, je suis heureux de vous revoir.

M. Griffiths : Moi de même, monsieur.

Le sénateur MacDonald : Je crois que la question à laquelle vous avez fait référence en était une que j'ai posée il y a quelques années. Je vais y revenir.

Nous avons entendu des témoignages très intéressants dans l'Ouest concernant l'utilisation d'ultragros porteurs de brut et de très gros porteurs de brut, et la façon dont l'utilisation d'ultragros porteurs de brut réduit, dans l'ensemble, notre empreinte carbone liée au transport de ces produits.

En ce qui concerne les ports en eau profonde — et ces ultragros porteurs de brut sont les plus gros navires au monde pouvant transporter du pétrole brut —, si vous recommandez d'arrêter la circulation de ces navires, à quel type de port voulez-vous que ces gros porteurs accostent? La baie de Fundy pourrait-elle accueillir des navires de cette taille en toute sécurité? Cela serait-il possible dans le golfe du Saint-Laurent? Je ne crois pas, mais j'aimerais entendre votre réponse à ce sujet.

M. Griffiths : Ils ne pourraient se rendre que jusqu'à un certain point dans le golfe, ensuite il n'y aurait plus assez d'eau. La baie de Fundy peut accueillir d'assez gros pétroliers; cela a été fait dans le passé. C'est la même chose pour la baie Placentia et le détroit de Canso. La raison pour laquelle il n'est pas très fréquent d'en voir aujourd'hui tient à l'endroit où les raffineries s'approvisionnent. Récemment, les produits de West Texas Intermediate ont été acheminés pour qu'on puisse réaliser les mélanges, et ces produits ont été transportés par de plus petits navires; donc, on a utilisé un plus grand nombre de petits navires. Si la raffinerie utilisait du pétrole de l'Arabie saoudite, il serait plus sensé — en raison des économies d'échelle — d'utiliser un ultragros ou un très gros porteur de brut. Nous avons déjà accueilli ce type de navire dans le passé, mais pas beaucoup récemment.

Donc plusieurs ports dans la région de l'Atlantique peuvent accueillir sans problème ce genre de navire.

Le sénateur MacDonald : Vous soulevez un bon point; plus le navire est petit, plus on doit effectuer d'allers-retours.

M. Griffiths : C'est exact.

Le sénateur MacDonald : Et, en conséquence, l'empreinte carbone globale sera plus importante.

M. Griffiths : Oui.

Le sénateur MacDonald : En ce qui concerne les centres d'intervention en cas de déversement dans la région de

of their adequacy — if you think they should be improved and how they could be improved, or if you think they're adequate for the type of traffic flow we have?

Mr. Griffiths: Our response in Atlantic Canada is more than adequate. Eastern Canada Response, ECRC, has locations in the Strait of Canso, Dartmouth, Placentia Bay, St. John's, Quebec City, Sept-Îles and Montreal. Saint John has their own called Alert. They have a response capability of 10,000 tonnes for 10 days, and the other response areas across Atlantic Canada also have a combined response rate of 10,000 tonnes.

I believe that is just the bare minimum. I am sure these places have quite a bit more than that. That's not including the petroleum board mandated requirements for offshore installations and the ships providing those installations off Newfoundland and Nova Scotia. So there's a whole other layer of protection in there that could be used in an emergency. I believe we are well covered for emergency response in Atlantic Canada.

Senator MacDonald: Professor McDorman, thank you for being here, sir. I have a couple of questions.

You're in the Lower Mainland. I'm from a very busy shipping port and so are you. There are a lot of ships in the Lower Mainland. I'd like to know your opinion of the efficacy of taking traffic, taking pressure out of the Lower Mainland and bleeding some of that pressure off into capable deepwater ports like Prince Rupert and that area, Port Simpson. I'd also like you to reflect on what you think of a law that would ostensibly prohibit Canadians from exporting product through their own ports to world markets, while at the same time it would enable Americans to sail through the same waterways without any restriction.

Mr. McDorman: Senator MacDonald, with the greatest of respect, your colleague wants to send her daughter to the University of Victoria law school. I had better stick to the law issues that I understand well, and I tend to be an international lawyer, not so much a domestic lawyer. With the greatest of respect, I'm going to deflect the questions. Both are either political or they are very opinionated questions.

Senator MacDonald: They are.

Mr. McDorman: And I'm happy with opinion, good Nova Scotia boy; I've got an opinion on everything, but I think tonight I'm going to hold my tongue.

l'Atlantique, pourriez-vous dire au comité s'ils sont adéquats? Croyez-vous qu'on devrait les améliorer? Le cas échéant, de quelle façon cela pourrait-il être fait? Ou croyez-vous qu'ils sont adéquats pour le type de circulation maritime de la région?

M. Griffiths : La capacité d'intervention dans la région de l'Atlantique est plus qu'adéquate. La Société d'intervention maritime, Est du Canada, a des installations dans le détroit de Canso, à Dartmouth, dans la baie Placentia, à St. John's, à Québec, à Sept-Îles et à Montréal. La ville de Saint John a son propre centre, appelé Alert. Il a une capacité d'intervention permettant de traiter 10 000 tonnes pendant 10 jours, et les autres points d'intervention dans la région de l'Atlantique ont aussi une capacité d'intervention suffisante pour traiter 10 000 tonnes.

Je crois qu'il s'agit là de capacités minimales. Je suis certain que ces endroits ont une capacité bien supérieure. Cela ne comprend pas les exigences de l'office des hydrocarbures visant les installations extracôtières et les navires qui approvisionnent ces installations à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse. Donc, un autre niveau de protection s'ajoute et pourrait être utilisé en cas d'urgence. Je crois que nous avons une bonne couverture en matière d'intervention en cas d'urgence dans la région de l'Atlantique.

Le sénateur MacDonald : Monsieur McDorman, je vous remercie de votre présence. J'ai quelques questions à vous poser.

Vous habitez la vallée du bas Fraser. Je viens aussi d'un endroit situé près d'un port commercial très achalandé, comme vous. Il y a beaucoup de navires dans la vallée du bas Fraser. J'aimerais connaître votre opinion quant à l'efficacité du fait de déplacer du trafic maritime, de réduire la pression sur la vallée du bas Fraser et de diriger une partie de ce trafic maritime vers des ports en eau profonde capables de l'accueillir, comme à Prince Rupert et dans sa région, et à Port Simpson. J'aimerais que vous nous fassiez part de vos réflexions à propos d'une loi qui soi-disant interdirait aux Canadiens d'exporter des produits à partir de leurs propres ports vers des marchés internationaux, tout en permettant aux Américains d'emprunter les mêmes voies navigables sans aucune restriction.

M. McDorman : Sénateur MacDonald, en tout respect, votre collègue veut envoyer sa fille étudier à la faculté de droit de l'Université de Victoria. Je crois que je ferais mieux de m'en tenir aux questions de droit que je comprends bien, et mon domaine est plutôt celui du droit international; je ne suis pas très versé en droit national. En tout respect, je vais m'abstenir de répondre aux questions vu que soit elles ont un caractère politique, soit elles contiennent des opinions très arrêtées.

Le sénateur MacDonald : En effet.

M. McDorman : En bon Néo-Écossais, je n'ai rien contre les opinions; j'ai une opinion sur tout, mais je crois que, ce soir, je vais me taire.

[Translation]

Senator Galvez: My question is for Mr. Griffiths. Some of us senators recently visited the East Coast, near your area. We heard testimonies from fishers who told us a story a little different from yours. It seems that there is still some overlap in activities. Not everyone is happy about that. You said there is a lot of oil cargo traffic. We were told that Irving was receiving oil from more than 40 locations. You mentioned Texas and Saudi Arabia.

Do you think all this oil behaves in the same way during a spill? Are all the places you mentioned equipped to respond to emergencies for all types of oil that exist? Are they as effective? What percentage of oil could they collect? Is it a percentage in the order of 100 per cent, 80 per cent or 50 per cent?

[English]

Mr. Griffiths: Very good question. Thank you, senator.

There are two types of oil, of course. There's persistent and non-persistent, and both behave quite differently when spilled in a waterway. It's the persistent oil we have a problem with that takes quite a bit more effort and resources to clean up, both on water side and shore side when it does make landfall.

The mandated response organizations in Atlantic Canada are by Transport Canada, that's set out in regulation of what they're required to have and to deal with these types of oil. I think that question might be better suited for Transport Canada or the response corporations themselves. As far as I understand, they're more than equipped to handle all the types of cargo that is shipped into and out of our ports in Atlantic Canada.

Senator Galvez: Thank you.

Senator Patterson: Thank you to the witnesses. Professor McDorman, international law is your specialty. I wondered if you could tell us whether this bill impacts international treaties that Canada is a party to, whether it is consistent with Canada's obligations under international treaties. Maybe I'll just mention freedom of passage, which you mentioned, and maybe I'll also mention persistent oil. Of course, I'd like to know otherwise if the bill impacts Canada's obligations under international treaties, if there are other things I haven't thought of, please.

[Français]

La sénatrice Galvez : Ma question s'adresse à M. Griffiths. Certains sénateurs parmi nous ont récemment visité la côte Est, près de chez vous. On a entendu des témoignages de pêcheurs qui nous racontaient une histoire un peu différente de la vôtre. Il semble qu'il y a quand même des chevauchements dans les activités. Ce n'est pas tout le monde qui est content de cela. Vous avez dit qu'il y a beaucoup de circulation de cargos pétroliers. On nous a dit que Irving recevait du pétrole en provenance de plus de 40 endroits. Vous avez mentionné le Texas et l'Arabie saoudite.

Selon vous, tout ce pétrole se comporte-t-il de la même façon lors d'un déversement? Tous les endroits que vous avez mentionnés sont-ils tous équipés pour répondre aux urgences pour tous les types de pétrole qui existent? Sont-ils aussi efficaces? Quel pourcentage de pétrole pourraient-ils recueillir? Est-ce un pourcentage de l'ordre de 100 p. 100, 80 p. 100 ou 50 p. 100?

[Traduction]

M. Griffiths : C'est une excellente question. Merci, madame la sénatrice.

Il y a bien entendu deux types d'hydrocarbures. Il y a les hydrocarbures persistants et les hydrocarbures non persistants, et les deux types se comportent de façon très différente en cas de déversement dans une voie navigable. Ce sont les hydrocarbures persistants qui nous posent problème et pour lesquels il nous faut consentir plus d'efforts et de ressources pour les nettoyer, dans l'eau et sur les berges, quand ils les atteignent.

C'est Transports Canada qui confie le mandat à des organismes d'intervention dans la région de l'Atlantique. La réglementation précise les exigences qui s'appliquent à ces organisations pour qu'elles soient en mesure de traiter ce type d'hydrocarbures. Je crois que les responsables de Transports Canada ou des sociétés chargées des interventions seraient plus en mesure de répondre à cette question. D'après ce que je comprends, ces organismes sont fort bien équipés pour traiter tous les types de marchandises qui circulent en provenance et à destination de nos ports dans la région de l'Atlantique.

La sénatrice Galvez : Merci.

Le sénateur Patterson : Je tiens à remercier les témoins. Monsieur McDorman, le droit international est votre spécialité. Pourriez-vous nous dire si ce projet de loi a des incidences sur les traités internationaux auxquels le Canada est partie, c'est-à-dire s'il permet de respecter les obligations du Canada découlant des traités internationaux? Je vais souligner la question de la liberté de transit, que vous avez évoquée, et des hydrocarbures persistants. Bien entendu, j'aimerais savoir si le projet de loi a des incidences sur d'autres aspects des obligations

Mr. McDorman: I can answer one or two parts of it, I think. It's my understanding under the United Nations Convention on the Law of the Sea, to which Canada is a party but the U.S. is not, but that's neither here nor there, this bill would not create any problem in a breach or non-compliance of that treaty because in the issue of ports as a matter of the law of the sea, those are parts of internal waters. We have complete and total control. The Harbour of Victoria is the same as Waskana Lake in beautiful Regina, so it's the same thing.

There are a handful of international treaties to which I do not think Canada is a party that actually have open port access. They tend to be quite elderly treaties. I once checked, so I hope I'm still right, that Canada was never a party to any of those treaties.

A good lawyer has one asterisk, and I have three, but I will use one for the moment. There is the World Trade Organization and there is a maritime part of the World Trade Organization. It has very soft wording, I would say. I do not think that the way in which the port legislation has been drafted would run into a problem under the World Trade Organization, but I do reserve my right to change my mind on that one.

I have had reason to look at that issue, not actually in the context of this legislation but in the past about open access of ports. I recall that I found that the World Trade Organization does not require states to have open ports. There's some reciprocity that's built into the treaty, so that's the one where I'd have a slight asterisk.

I don't know whether my colleagues in Foreign Affairs or Transport looked at that, but I suspect they would have.

Senator Patterson: Is "persistent oils" defined in the Montreal convention?

Mr. McDorman: The Persistent Organic Pollutants Convention?

Senator Patterson: Thank you. I've mislabeled it.

Mr. McDorman: No, I think that's the Stockholm Convention. My recollection of my multilateral environmental agreements is a bit weak. I believe there is an interpretation of persistent organic pollutants in one of the treaties.

I'm afraid I don't know which one. It is not a direct oceans treaty. It's more of an environmental agreement. I think it's the Stockholm agreement and I'd have to go and look at that, and I haven't looked at it for some time.

du Canada imposées par des traités internationaux, et s'il y a d'autres aspects auxquels je n'ai pas pensé.

M. McDorman : Je crois pouvoir répondre à une ou deux parties de votre question. D'après ce que je comprends, relativement à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, à laquelle le Canada est partie, mais pas les États-Unis — mais cela n'a pas d'importance —, ce projet de loi n'entraînerait pas de violation ni de non-respect du traité, parce que, en ce qui concerne les ports, dans le cadre du droit de la mer, ils font partie des eaux intérieures. En ce sens, il n'y a pas de différence entre le port de Victoria et celui du lac Waskana situé dans la belle ville de Regina.

Il y a une poignée de traités internationaux, auxquels je ne crois pas que le Canada soit partie, qui touchent le libre accès portuaire. Ce sont habituellement des traités assez vieux. J'ai vérifié il y a un certain temps, donc j'espère que je ne me trompe toujours pas en affirmant que le Canada n'a jamais été partie à aucun de ces traités.

Un bon avocat a toujours au moins une réserve, et j'en ai trois, mais je vais en mentionner une pour le moment. Il y a l'Organisation mondiale du commerce, et il y a son volet maritime. Je dirais que son libellé est très souple. Je ne pense pas que la mesure législative, sous sa forme actuelle, poserait problème à l'échelon de l'Organisation mondiale du commerce, mais je me réserve le droit de changer d'avis sur cette question.

J'ai déjà eu à examiner cette question, non pas dans le contexte de ce projet de loi, mais dans le passé, au sujet du libre accès portuaire. Je me souviens que j'ai constaté que l'Organisation mondiale du commerce n'exige pas que les États aient des ports libres d'accès. Il y a une certaine réciprocité dans le traité, alors c'est là que j'aurais une certaine réserve.

Je ne sais pas si mes collègues d'Affaires internationales ou de Transports Canada ont examiné ce point, mais je crois qu'ils l'ont sûrement fait.

Le sénateur Patterson : La convention de Montréal contient-elle une définition d'« hydrocarbure persistant »?

M. McDorman : La Convention sur les polluants organiques persistants?

Le sénateur Patterson : Merci. Je l'ai mal nommée.

M. McDorman : Non, je crois que c'est plutôt dans la Convention de Stockholm. Ma mémoire des accords multilatéraux sur l'environnement est un peu défaillante. Je crois qu'il y a une interprétation de l'expression polluant organique persistant dans un des traités.

Je crains de ne pas savoir lequel. Il ne s'agit pas d'un traité portant directement sur les mers. Il s'agit plutôt d'un accord sur l'environnement. Je crois que c'est dans l'accord de Stockholm, mais je dois vérifier, et je ne l'ai pas fait depuis un certain temps.

Senator Patterson: May I have one more?

The Chair: Do you want to add anything, Mr. Griffiths, or are we good?

Mr. Griffiths: We're good.

Senator Patterson: May I have one more?

The Chair: Yes.

Senator Patterson: Professor McDorman, everybody thinks this is a bill about stopping tankers in coastal waters —

Mr. McDorman: Yes.

Senator Patterson: And we've heard a lot of evidence about fish and whales and things like that. But you're telling us that the bill is actually about ports. It's about what you can load and unload in a port.

Mr. McDorman: That's my reading of the bill, senator.

Senator Patterson: Yes, and I think that's pretty clear in clause 4 about prohibiting mooring or anchoring of a certain size vessel and unloading.

My question is this: Canada may have wanted to stop tankers carrying certain products of a certain size from being in the waters but instead Canada decided to regulate over ports. Did I understand you correctly that the reason for that is that Canada does not have the authority to regulate tanker traffic or it has an unclear authority to regulate tanker traffic in these waters because international law allows for disputes and there are different claims?

This is kind of a back-door way, it seems to me, of dealing with a problem that has to do with the water by actually legislating with respect to the land and the ports. Is that a fair summary of what's going on here? Because we call it an anti-tanker ban. It isn't about that. It's about what you can load at a port. In that respect is it dealing with one mischief with another — I have already asked the question. Is my analysis correct?

Mr. McDorman: I would probably use some different wording, senator. What the bill does is stops traffic in and out of a port. What they intended, I can't speak to. That Canada has chosen not to have a tanker exclusion zone, to use that terminology, for that whole area, I can only speculate about. The Government of Canada's view would be of course we can do that. But they have chosen not to do that. The reason they have chosen not to do that is by speculation only, but my speculation

Le sénateur Patterson : Puis-je poser une question de plus?

Le président : Souhaitez-vous ajouter quelque chose, monsieur Griffiths?

M. Griffiths : Non, j'ai terminé.

Le sénateur Patterson : Puis-je poser une autre question?

Le président : Oui.

Le sénateur Patterson : Monsieur McDorman, tout le monde croit que ce projet de loi vise à stopper la circulation de pétroliers dans les eaux côtières...

M. McDorman : Oui.

Le sénateur Patterson : Nous avons aussi entendu beaucoup de témoignages concernant les poissons, les baleines et d'autres choses du genre. Toutefois, vous nous dites que le projet de loi porte, dans les faits, sur les ports. Il touche les marchandises qui peuvent être chargées et déchargées dans un port.

M. McDorman : C'est ce que je comprends à la lecture du projet de loi, monsieur le sénateur.

Le sénateur Patterson : D'accord. Je crois que c'est assez clair dans l'article 4 qui interdit à des navires d'une certaine taille d'amarrer ou de mouiller dans un port et d'y décharger leur cargaison.

Voici ma question : le Canada a peut-être voulu empêcher des pétroliers qui transportent une certaine quantité d'un certain produit de naviguer dans ses eaux, mais il a plutôt décidé de légiférer sur les ports. Si je vous ai bien compris, la raison de ce choix tient au fait que le Canada n'a pas compétence pour réglementer le trafic des pétroliers ou que sa compétence pour réglementer le trafic des pétroliers dans ces eaux n'est pas clairement définie, et que le droit international permet d'intenter des poursuites et qu'il existe différentes revendications.

Il me semble qu'on utilise un moyen détourné pour traiter un problème qui touche l'eau, en adoptant une mesure législative qui porte sur la terre et les ports. Est-ce un résumé juste de ce qui se passe? Parce que nous qualifions le projet d'interdiction visant les pétroliers. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Cela concerne les produits que vous pouvez charger dans un port. À cet égard, tente-t-on de régler un problème en en causant un autre? J'ai déjà posé la question. Mon analyse est-elle juste?

M. McDorman : J'aurais probablement dit les choses autrement, monsieur. Le projet de loi met fin à la circulation à l'entrée et à la sortie d'un port. Je ne peux pas parler de son intention. Ma seule hypothèse, c'est que le Canada a fait le choix de ne pas définir de zone d'exclusion des pétroliers pour toute cette région, pour utiliser la terminologie. Le point de vue du gouvernement du Canada serait, bien sûr, qu'il peut le faire. Mais le gouvernement a choisi de ne pas le faire. S'il a choisi de

is they have concerns of — legitimacy isn't the right word but the strength of their claim and perhaps more interestingly and important the issue of what would be the U.S. reaction. I don't know. I wasn't part of the team on this issue at all but I would think that was part of it. The title of the bill does seem to give a direction in one way.

Having said that, the only tankers that are going to be going in there — tankers don't go in this area on a regular basis. I don't know how the U.S. gets fuel to its military base north of Dixon Entrance, but to my knowledge there is not a lot of tanker traffic that goes through there. I'm an international lawyer. I'm in Victoria. I'm as far away as humanly possible and still be in B.C. from this area, but I don't think there is very much tanker traffic that does go there now. The only tanker traffic that is probably projected would be tanker traffic from Canadian ports. I'm not sure if that totally answers your question but I had a good crack at it.

Senator Patterson: Thank you.

The Chair: So in other words, it would be to prevent oil from leaving Canadian ports.

Mr. McDorman: Or entering.

[Translation]

Senator Gagné: My question is for Mr. Griffiths. First of all, I would like to thank both of you for your presentations. Mr. Griffiths, as I look through your document, I see that the roadmap is quite impressive in terms of the number of tankers that have not been involved in incidents. You quote a figure of 99.97 per cent, which is quite eloquent.

I had the pleasure of visiting Prince Rupert and Terrace. In the Prince Rupert region, the degree of tolerance of the most affected communities is zero. That is what we have heard. I would like to know more about the incidents that have occurred in recent years. How have these incidents affected communities? What have the consequences been on communities, and also on ecosystems?

[English]

Mr. Griffiths: Thank you, senator. That's an excellent question. Out of the last 10 years there have been nine incidents involving tankers or ships in our waters. Of those nine incidents there has not been any release of pollutants and absolutely zero harm to any person. What they typically are for us, every year the authority has between four and six incidents throughout

ne pas le faire, et c'est une pure hypothèse, mais mon hypothèse, c'est qu'il est préoccupé par — légitimité n'est pas le bon mot — la force de leurs revendications et peut-être, encore plus intéressant et plus important, par la question de la réaction des États-Unis. Je ne sais pas. Je ne faisais pas partie de l'équipe qui a travaillé sur cette question, mais je dirais que cela en faisait partie. Le titre du projet de loi semble indiquer une seule direction.

Cela étant dit, les seuls pétroliers qui iront là-bas... Les pétroliers ne vont pas régulièrement dans cette région. Je ne sais pas comment font les États-Unis pour ravitailler en carburant leur base militaire, au nord de l'entrée Dixon, mais, à ma connaissance, il n'y a pas beaucoup de circulation de pétroliers à cet endroit. Je suis avocat en droit international. J'habite à Victoria. Je suis aussi loin qu'il est humainement possible de l'être tout en étant en Colombie-Britannique, mais je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de pétroliers qui vont là-bas actuellement. La seule circulation de pétroliers prévue serait celle des pétroliers qui viennent des ports canadiens. Je ne suis pas sûr que cela réponde entièrement à vos questions, mais j'ai fait de mon mieux.

Le sénateur Patterson : Merci.

Le président : Donc, en d'autres termes, il s'agirait d'empêcher le pétrole de quitter les ports canadiens.

M. McDorman : Ou d'y entrer.

[Français]

La sénatrice Gagné : Ma question s'adresse à M. Griffiths. Avant tout, je tiens à vous remercier tous les deux de vos présentations. Monsieur Griffiths, en parcourant votre document, je constate que la feuille de route est assez impressionnante en ce qui a trait au nombre de pétroliers qui n'ont pas été impliqués dans des incidents. Vous citez un chiffre de 99,97 p. 100, ce qui est plutôt éloquent.

J'ai eu le plaisir de visiter Prince Rupert et Terrace. Dans la région de Prince Rupert, le degré de tolérance des communautés les plus affectées est à zéro. C'est ce que nous avons entendu. J'aimerais en savoir davantage sur les incidents qui ont eu lieu au cours des dernières années. Comment ces incidents ont-ils affecté les communautés? Quelles ont été les conséquences sur les communautés, et aussi sur les écosystèmes?

[Traduction]

M. Griffiths : Merci, monsieur le sénateur. C'est une excellente question. Au cours des 10 dernières années, il y a eu neuf incidents mettant en cause des pétroliers ou des bateaux, dans nos eaux. Sur ces neuf incidents, il n'y a eu aucun déversement de polluants et absolument aucun préjudice à quiconque. Chaque année, les autorités signalent de quatre à

Atlantic Canada. In the last 10 years, nine of those have been tankers. They are small, low-impact bumps and scrapes, if you will.

Some of them are attributed to a last-minute gust of wind that came up and we couldn't control it in time. Some are attributed to a dock design that had a piece of metal sticking out and if you don't land the right way, it's going to make a mark on the side of the hull. In one case it punched a little hole way above the waterline. Depending on the way you look at it, they are minor in nature to the overall. But shipping companies don't appreciate it because they don't find them minor when they have to repair them.

There has been no impact on any of the communities. There have been no questions raised. These incidents are reported pretty well twice a year to all our stakeholders across Atlantic Canada when we meet them and talk about our year in review, trends that we have seen, what to expect next year. We go over all those things with them and our board of directors as well. We find the root cause, of course, but there is never any community impact to those incidents. I hope that answers your question.

Senator Simons: Sans preamble. When we were in Prince Rupert and Terrace, we met with the Chief of the Nisga'a, who asserts that the Nisga'a have sovereignty over their treaty territories and who would like to explore the possibility of developing a deepwater port for potential shipping of petroleum or other goods. So I know this is more an Indigenous law issue than a Law of the Sea issue, but if the Nisga'a claim sovereignty over their land, can they claim sovereignty over their port?

The Chair: Good question.

Senator Simons: And the waters.

Mr. McDorman: I'm guessing you are asking the lawyer and not the navigator.

Senator Simons: Yes. I do not sail. I have no idea if the Nisga'a have the capacity to build a usable deepwater port. What I want to know is: Under international law if they assert that is their sovereign land, can they assert jurisdiction over the waters leading to their hypothetical port?

Mr. McDorman: I don't think that is an issue of international law. International law works with states. I think it's an issue of Canadian law. I'm sorry but I am not an expert in Indigenous law

six incidents dans tout le Canada atlantique. Au cours des 10 dernières années, neuf de ces incidents concernaient des pétroliers. Ce sont des incidents mineurs, des éraflures qui ont de faibles répercussions, si vous voulez.

Certains de ces incidents s'expliquent par des rafales de vent survenant à la dernière minute et que nous n'avons pas pu maîtriser à temps. D'autres s'expliquent par la conception du quai : un morceau de métal dépasse et, si vous n'accostez pas de la bonne façon, il fera une marque sur le côté de la coque. Dans un cas, il a laissé un petit trou très au-dessus de la ligne de flottaison. Selon la façon dont vous considérez les choses, ce sont des incidents mineurs par rapport à l'ensemble. Mais les sociétés de transport maritime n'apprécient pas cela, car elles ne considèrent pas ces incidents comme étant mineurs au moment de réparer les bateaux.

Il n'y a eu aucune répercussion sur aucune collectivité. Aucune question n'a été soulevée. Ces incidents sont portés à la connaissance des intervenants du Canada atlantique, deux fois par an, quand nous nous rencontrons pour faire le bilan de l'année, parler des tendances que nous avons observées et dire à quoi nous nous attendons pour l'année prochaine. Nous passons toutes ces choses en revue avec eux et avec notre conseil d'administration également. Nous déterminons les causes profondes, bien sûr, mais ces incidents n'ont jamais eu de répercussions sur aucune collectivité. J'espère que cela répond à votre question.

La sénatrice Simons : Sans préambule... Quand nous étions à Prince Rupert et à Terrace, nous avons rencontré le chef des Nisga'as, qui affirme que les Nisga'as exercent la souveraineté sur leurs territoires visés par des traités, et qu'ils aimeraient explorer la possibilité d'aménager un port en eau profonde pour le transport éventuel de pétrole et d'autres biens. Donc, je sais que c'est davantage une question de droit autochtone qu'une question de droit de la mer, mais, si les Nisga'as revendiquent la souveraineté sur leurs terres, peuvent-ils revendiquer la souveraineté sur leur port?

Le président : C'est une bonne question.

La sénatrice Simons : Et sur les eaux.

M. McDorman : Je suppose que vous posez la question à l'avocat et non pas au navigateur.

La sénatrice Simons : Oui. Je ne fais pas de bateau. Je ne sais vraiment pas si les Nisga'as ont la capacité de construire un port en eau profonde exploitable. Voici ce que j'aimerais savoir : en vertu du droit international, s'ils affirment que c'est leur terre souveraine, peuvent-ils faire valoir leur compétence sur les eaux donnant sur leur port hypothétique?

M. McDorman : Je ne pense pas que ce soit une question de droit international. Le droit international concerne les États. Je pense que c'est plus une question liée au droit canadien. Je suis

or the claims that they are making so basically I can't answer the question.

Senator MacDonald: Professor McDorman, I'll come back to you and hopefully I'll ask you a question you can respond to.

Mr. McDorman: Sorry, not doing so well tonight.

Senator MacDonald: No problem. You spoke about the ban and you said the ban is unusual but it happens. I wonder if you can tell the committee where it has happened, how it has happened, was it directed towards domestic traffic only? And, if there are other countries that have limited commercial shipping traffic in a specific area for the purpose of protection and conservation, were these measures challenged and what best practices can we draw from these measures?

Mr. McDorman: There are a number of areas in the world where there — I don't want to say bans, necessarily — but there are restrictions on commercial vessel traffic. Australia is a great example with the Great Barrier Reef. They have a protected sea area there, all within Australian waters. There is no competing country resource; so they have all kinds of controls on vessel traffic in one form or another. Many of those would be familiar to my Atlantic Canadian colleagues. Whether they be traffic separation schemes, areas to be avoided, there are all kinds of these things in international practice that work for ships to make the shipping as safe as possible in particularly sensitive areas like the Great Barrier Reef.

There is an international practice. The question in this area is not the international practice; it's the issue of whether you need to engage with the United States to get the international community to accept. Because if Canada went to the International Maritime Organization on its own, for this particular area, that could raise the question that the U.S. may look at this, "Well, we have a navigational right here; it's just not Canadian waters."

There are opportunities to create management of that waterway. It's the question of how you go about doing that in an area where the water is somewhat contested.

Senator Manning: I'm going to follow up on a comment by Senator Galvez earlier in relation to the fact when we visited Atlantic Canada — St. John's, in particular. Not everyone was thrilled about what is going on, and you will always have someone who is going to find a problem with something. But I believe legitimate concerns have been raised by the people I hear

désolé, mais je ne suis pas expert en droit autochtone et je ne connais pas leurs revendications; je ne peux donc pas répondre à cette question.

Le sénateur MacDonald : Monsieur McDorman, je reviens à vous. J'espère que vous pourrez répondre à la question que je vais vous poser.

M. McDorman : Désolé, ça ne va pas si bien ce soir.

Le sénateur MacDonald : Pas de problème. Vous avez parlé de l'interdiction et vous avez dit qu'il est rare que des ports soient fermés à la circulation, mais que cela arrive. Je me demande si vous pourriez dire au comité où cela est arrivé, comment cela s'est fait, et si cela concernait le trafic intérieur seulement? Aussi, est-ce que d'autres pays ont limité la circulation des navires commerciaux dans une région en particulier à des fins de protection et de conservation, et ces mesures ont-elles été contestées? Quelles pratiques exemplaires pouvons-nous tirer de ces mesures?

M. McDorman : Il y a un certain nombre de régions dans le monde où il y a — je n'ai pas envie de dire nécessairement des interdictions —, mais des restrictions sur le trafic des navires commerciaux. L'Australie est un très bon exemple, avec la Grande barrière de corail. Il y a une zone maritime protégée dans les eaux australiennes. Il n'y a pas de ressources nationales concurrentes; l'Australie a donc pris toutes sortes de mesures de contrôle du trafic maritime, sous une forme ou une autre. Mes collègues du Canada atlantique connaissent bon nombre de ces mesures. Que ce soient des dispositions sur la séparation du trafic ou les régions à éviter, il y a toutes sortes de choses dans la pratique internationale qui visent à ce que les bateaux circulent de manière aussi sécuritaire que possible dans des régions particulièrement sensibles, comme la Grande barrière de corail.

Il y a une pratique internationale. La question, ici, ne concerne pas la pratique internationale; elle concerne la nécessité de collaborer ou non avec les États-Unis pour que la communauté internationale accepte. Parce que si le Canada se présente seul devant l'Organisation maritime internationale, pour cette région en particulier, cela pourrait amener les États-Unis à penser ceci : « Bien, nous avons ici un droit de navigation, ce ne sont tout simplement pas des eaux canadiennes. »

Il est possible de mettre en place une structure de gestion de cette voie navigable. La question est de savoir comment le faire dans une région où les eaux font en quelque sorte l'objet de contestations.

Le sénateur Manning : Je vais revenir sur un commentaire fait par Mme Galvez, tout à l'heure, en ce qui concerne la fois où nous avons visité le Canada atlantique, St. John's en particulier. Personne n'était ravi de ce qui se passait, et il y aura toujours quelqu'un qui trouvera un problème quelque part. Mais, je crois que les gens ont soulevé des préoccupations légitimes, disant

from that it was a question more of a seismic testing than necessarily tanker traffic in relation to the fishing grounds and industry.

I know the answer to these questions, but I want to ask them so we have them on the record. In relation to the use of pilots, can you give us detail on the fact that all tankers have to use pilots, at what point are the pilots used, and just the process of the use of pilots in relation to maintaining tanker safety as much as we can?

Mr. Griffiths: All ships over 1,500 tonnes in Canada take a pilot in our waters, and all foreign flagships take a pilot regardless if they are a tanker or not.

The boarding location for a pilot varies from port to port throughout Atlantic Canada. It's a risk-based approach. In Placentia Bay, for instance, the boarding station is 27 miles from the dock. In Halifax, it's nine miles from dock. It depends on what the safe approach to the harbour is and where the least amount of risk is to put a pilot on board so he can begin the navigation with the captain in the challenging areas.

It differs from port to port. There is a whole other bag of tools of risk mitigation factors the pilot has with him for each assignment. That risk assessment is done in his head on the way out to the boarding station. He is planning that assignment the whole way in regardless of the ship he is going on. He has plans A, B and C before he crawls up the ladder on these ships. When he gets to the bridge to meet the captain, he has his plan set up, and if that goes sideways, he has another plan; and if that goes sideways, he has another plan.

They have tools at their disposal. They have their own independent personal pilotage unit that has their own independent GPS, apart from the ship's equipment. They have their own rate of turn, their own high-precision screen. They are using these on all assignments now; so they are not relying solely on a ship's equipment.

I go back to my comment earlier about the foundation of pilotage's local knowledge. Everything a pilot has with him on top of that are tools to augment his skills to get his ship in safely.

Senator Patterson: I would like to ask Captain Griffiths about fishing and marine mammals. You talked about committees that had been set up. I believe fishing is a very significant industry in Newfoundland and Labrador. How do you find the balance between the fishery and the traffic, with specific references to the fishery, if you could, because I think you mentioned whales and — or was it crabs?

qu'il a été plus question d'essais sismiques que de circulation de pétroliers, relativement aux lieux de pêche et à l'industrie.

Je connais la réponse à ces questions, mais j'aimerais les poser pour qu'elles figurent dans le compte rendu. En ce qui concerne les pilotes, pourriez-vous nous donner des détails sur le fait que tous les pétroliers doivent avoir des pilotes? À quel moment a-t-on recours aux pilotes, et quel est le rapport entre l'utilisation des pilotes et la sécurité des pétroliers, que nous cherchons à assurer le mieux possible?

M. Griffiths : Tous les bateaux de plus de 1 500 tonnes au Canada ont des pilotes, dans nos eaux, et tous les navires amiraux étrangers ont un pilote, que ce soient ou non des pétroliers.

La zone d'embarcation d'un pilote varie d'un port à un autre, dans le Canada atlantique. C'est une approche fondée sur le risque. Dans la baie de Placentia, par exemple, la plateforme d'accostage se situe à 27 miles du quai. À Halifax, elle est à 9 miles du quai. Cela dépend de l'approche la plus sûre au port et de l'endroit où il est le moins risqué pour un pilote de monter à bord pour commencer la navigation avec le capitaine dans les endroits les plus problématiques.

Cela diffère d'un port à un autre. Le pilote dispose d'un tout autre ensemble d'outils d'atténuation du risque pour chaque affectation. Il évalue le risque dans sa tête en allant vers la plateforme d'accostage. Le pilote planifie son affectation tout le long du trajet, peu importe le bateau sur lequel il embarquera. Il a un plan A, un plan B et un plan C avant de monter à bord de ces bateaux. Quand il arrive sur le pont pour rencontrer le capitaine, il a déjà conçu son plan et, si son plan dérape, il a un autre plan; et si celui-là dérape, il en a encore un autre.

Les pilotes ont des outils à leur disposition. Ils ont leur propre unité de pilotage personnel qui a ses propres GPS indépendants, distincts de l'équipement du bateau. Les pilotes ont chacun leur vitesse de virage, leur écran à haute précision. Ils utilisent cela dans toutes leurs affectations, maintenant; ils ne comptent donc pas uniquement sur l'équipement du bateau.

Je reviens à mon commentaire de tout à l'heure sur la base des connaissances locales sur le pilotage. Tout ce dont dispose un pilote, en plus de cela, ce sont des outils qui renforcent ses compétences pour que son bateau circule en toute sécurité.

Le sénateur Patterson : J'aimerais poser une question au capitaine Griffiths sur la pêche et les mammifères marins. Vous avez parlé des comités qui ont été mis sur pied. Je crois que la pêche est un secteur très important à Terre-Neuve-et-Labrador. Comment établissez-vous l'équilibre entre la pêche et la circulation? J'aimerais que vous parliez spécifiquement de la pêche, car je pense que vous avez mentionné les baleines et... ou s'agissait-il des crabes?

Mr. Griffiths: Crab fishery.

Senator Patterson: What about fishing and whales?

Mr. Griffiths: Placentia Bay is a good case point to talk about because it has the blend of everything — the most tanker traffic in the province and quite a large fishing area. That committee is set up for that area, and it works well.

You are right. There are not a lot of people who disagree with that. You are not going to please everyone. There is always something we are doing wrong somewhere; we understand that. But it's a great model to employ elsewhere.

The rest of the fishing grounds in Newfoundland and Labrador don't have the volume of shipping that Placentia Bay does. The interaction between ships with pilots or tankers in the grounds close to shore isn't what it is in Placentia Bay. The same in Nova Scotia. There are fishing grounds off Chedabucto Bay as well, which we have quite a bit of tanker traffic and general cargo ships moving in and out. We don't have a committee set up there. Perhaps we should, but there has been no push-back, complaints or crying foul from communities or fish harvesters.

It's a balance that you try to meet, and you focus on areas with the most risk — in this case, Placentia Bay. The Bay of Exploits in Newfoundland has some tanker traffic, but not much. The volume is quite a bit lower. Western Newfoundland, the same thing, it has some tanker traffic, but only a handful of assignments compared to what happens in Placentia Bay and St. John's. The risk isn't there like it is in Placentia Bay. We try to manage that risk with things like committees, collaboration and stakeholder engagement.

Senator MacDonald: Captain Griffiths, you see a lot of traffic along the East Coast of Canada, but it's not just tankers; there are big cruise ships, freighters, pleasure craft and fishing vessels. Most of those are single-hulled vessels. All the carriers now have to be double-hulled.

Mr. Griffiths: That's right.

Senator MacDonald: Speaking from your experience in managing all of these vessels, which one, by its very nature, would be more of a threat to the environment? A single-hulled, large vessel — like a passenger vessel — or a double-hulled crude carrier?

M. Griffiths : C'était la pêche au crabe.

Le sénateur Patterson : Qu'en est-il de la pêche et des baleines?

M. Griffiths : La baie de Placentia est un exemple typique, car on y trouve un mélange de tout, à savoir la plus grande circulation de pétroliers de la province et une zone de pêche assez grande. Un comité a été mis sur pied pour cette région, et il fonctionne bien.

Vous avez raison. Il n'y a pas beaucoup de personnes qui désapprouvent cela. Vous ne pouvez pas satisfaire tout le monde. Nous faisons toujours quelque chose de mal, quelque part; nous comprenons cela. Mais c'est un excellent modèle à utiliser ailleurs.

Le volume de marchandises expédiées n'est pas aussi important dans les autres zones de pêche de Terre-Neuve-et-Labrador que dans la baie de Placentia. L'interaction entre les bateaux qui ont à leur bord des pilotes et les pétroliers proches de la côte n'est pas comme dans la baie de Placentia. Même chose en Nouvelle-Écosse. Il n'y a aussi des zones de pêche hors de la baie de Chedabucto également, où il y a une assez bonne circulation de pétroliers et de transporteurs de marchandises générales. Nous n'avons pas de comité là-bas. Nous devrions peut-être en créer un, mais il n'y a pas eu de résistance, ni de plaintes, ni de personne qui a crié à l'injustice dans les collectivités ou chez les pêcheurs.

C'est un équilibre que vous essayez d'instaurer, et vous vous concentrez sur les zones à plus grand risque, en l'occurrence, la baie de Placentia. Il y a un peu de circulation de pétroliers dans la baie des Exploits, à Terre-Neuve, mais pas beaucoup. Le volume est quand même plus faible. Même chose dans l'Ouest de Terre-Neuve; il y a une certaine circulation de pétroliers, mais seulement une poignée d'affectations par rapport à ce qu'il y a dans la baie de Placentia et à St. John's. Il n'y a pas autant de risques que dans la baie de Placentia. Nous essayons de gérer ce risque au moyen de comités, de collaborations et d'engagement des intervenants.

Le sénateur MacDonald : Capitaine Griffiths, vous voyez beaucoup de circulation le long de la côte Est du Canada, mais il n'y a pas seulement des pétroliers, il y a également de grands navires de croisière, des cargos, des embarcations de plaisance et des navires de pêche. La plupart de ces navires sont des navires à coque simple. Tous les navires transporteurs doivent maintenant être à double-coque.

M. Griffiths : C'est vrai.

Le sénateur MacDonald : Selon votre expérience de la gestion de tous ces navires, lequel, par sa nature, représenterait davantage une menace pour l'environnement? Les navires à simple coque, les grands navires — comme les navires de passagers — ou les transporteurs de brut à double-coque?

Mr. Griffiths: Good question, Senator MacDonald. As you say, tankers today have double hulls, but there is still fuel carried in those tanks, as well as cargo ships. It's not uncommon for cargo ships afloat today to have between 3,000 and 5,000 tonnes of heavy fuel and another 1,000 tonnes of light fuel, such as diesel, when they operate closer to shore in emission-exclusion zones.

In terms of risk, it's a tough question. The conditions and circumstances versus the consequence would weigh what is a more risky or dangerous operation — fuel and cargo tanks or loaded tanker. Both can do the same, in my opinion. Both can have the same amount of bunkers on board for its own propulsion and both can have an incident. It's hard to comment on which would be the lesser of the two evils.

The Chair: Thank you, Mr. Griffiths and Mr. McDorman, for your time today and participation. Much appreciated.

We will suspend now and go in camera.

(The committee continued in camera.)

M. Griffiths : C'est une bonne question, monsieur MacDonald. Comme vous le dites, les pétroliers aujourd'hui ont une double-coque, mais ils transportent encore du pétrole, de même que les navires de charge. Il n'est pas rare que des navires de charge transportent aujourd'hui, sur mer, de 3 000 à 5 000 tonnes de pétrole lourd et 1 000 tonnes de mazout léger, comme du diesel, quand ils s'approchent de la côte, dans les zones d'exclusion d'émissions.

En ce qui concerne le risque, c'est une question difficile. Il faut peser les conditions et les circonstances par rapport aux conséquences pour déterminer quelle est l'opération la plus risquée ou la plus dangereuse, entre les soutes à carburant et les citernes à cargaisons ou les navires-citernes chargés. Les deux peuvent faire la même chose, selon moi. Les deux peuvent avoir la même quantité de combustible de soute à bord, pour leur propre propulsion, et les deux peuvent provoquer un incident. Il est difficile de dire lequel est le moindre des deux maux.

Le président : Merci, monsieur Griffiths et monsieur McDorman, de votre temps et de votre participation d'aujourd'hui. Nous vous en sommes reconnaissants.

Nous allons maintenant suspendre la séance et poursuivre à huis clos.

(La séance se poursuit à huis clos.)

WITNESSES

Tuesday, May 7, 2019

As individuals:

Vivian Krause, Researcher and Writer;

Paul Kariya, Educator, Former Public Servant, Senior Policy Advisor to the Coastal First Nations — Great Bear Initiative.

Norton Rose Fulbright Canada LLP:

Vanessa Rochester, Of Counsel.

Sierra Club Canada Foundation:

Gretchen Fitzgerald, National Programs Director (by video conference).

Wednesday, May 8, 2019

Atlantic Pilotage Authority:

Sean Griffiths, Chief Executive Officer.

As an individual:

Ted McDorman, Professor, Faculty of Law, University of Victoria (by video conference).

TÉMOINS

Le mardi 7 mai 2019

À titre personnel :

Vivian Krause, chercheuse et écrivaine;

Paul Kariya, éducateur, ancien fonctionnaire, conseiller principal en politiques pour l'Initiative Great Bear des Premières Nations côtières.

Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l. :

Vanessa Rochester, avocate-conseil.

Fondation Sierra Club Canada :

Gretchen Fitzgerald, directrice des programmes nationaux (par vidéoconférence).

Le mercredi 8 mai 2019

Administration de pilotage de l'Atlantique :

Sean Griffiths, chef de la direction.

À titre personnel :

Ted McDorman, professeur, faculté de droit, Université de Victoria (par vidéoconférence).